Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta)

de 1 de marzo de 2017*

«Ayudas de Estado — Cabotaje marítimo — Ayudas ejecutadas por Francia en favor de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) y de la Compagnie méridionale de navigation — Servicio de interés económico general — Compensaciones por un servicio adicional al servicio básico destinado a cubrir los períodos de punta durante la temporada turística — Decisión por la que se declaran las ayudas incompatibles con el mercado interior — Concepto de ayuda estatal — Ventaja — Sentencia Altmark — Determinación del importe de la ayuda»

En el asunto T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), con domicilio social en Marsella (Francia), representada inicialmente por los Sres. A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard y S. Mabile, posteriormente por los Sres. Winckler y Laprévote y, por último, por el Sr. Laprévote y la Sra. C. Froitzheim, abogados,

parte demandante,

contra

Comisión Europea, representada por la Sra. M. Afonso y el Sr. B. Stromsky, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por

Corsica Ferries France SAS, con domicilio social en Bastia (Francia), representada por los Sres. S. Rodrigues y C. Bernard-Glanz, abogados,

parte coadyuvante,

que tiene por objeto un recurso basado en el artículo 263 TFUE por el que se solicita la anulación de la Decisión 2013/435/UE de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de navigation (DO 2013, L 220, p. 20),

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta),

integrado por el Sr. S. Frimodt Nielsen, Presidente, y los Sres. A.M. Collins (Ponente) y V. Valančius, Jueces;

Secretario: Sra. G. Predonzani, administradora;

* Lengua de procedimiento: francés.

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 14 de junio de 2016;

dicta la siguiente

Sentencia

Antecedentes del litigio

Principales intervinientes

1 La demandante, la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), es una compañía marítima francesa que opera líneas regulares hacia, entre otros destinos, Córcega (Francia) desde los puertos de Marsella (Francia) y de Niza (Francia), comunicándolos con los de Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio y Propriano.

2 En el momento de los hechos, la SNCM explotaba una flota de diez buques, entre ellos seis ferris, a saber, el *Danielle Casanova*, el *Napoléon Bonaparte*, el *Corse*, el *Méditerranée*, el *Île de Beauté* y el *Excelsior*, y cuatro buques de carga mixtos destinados tanto al transporte de pasajeros como al de mercancías, a saber, el *Jean Nicoli* (que sustituyó al *Monte Cinto* en 2009 en la prestación de dichos servicios), el *Pascal Paoli*, el *Paglia Orba* y el *Monte d'Oro*.

3 Mediante resolución de 28 de noviembre de 2014, el tribunal de commerce de Marseille (Tribunal de Comercio de Marsella, Francia) declaró el concurso de la SNCM con vistas a su posible saneamiento. Mediante resolución de 20 de noviembre de 2015, dicho tribunal aceptó una de las ofertas que se le habían presentado para la adquisición de la SNCM. En consecuencia, acordó pasar a la fase de liquidación de la SNCM, fijando un plazo de 45 días contados a partir de la fecha de la resolución para que el adquirente tomara posesión de la compañía.

4 La Compagnie méridionale de navigation (en lo sucesivo, «CMN») es une compañía marítima francesa que conecta Marsella con los puertos de Bastia, Ajaccio y Propriano.

5 Para prestar los servicios de que se trata, la CMN utilizaba tres buques de carga mixtos, a saber, el *Kalliste*, el *Girolata* y el *Scandola* (posteriormente sustituido por el *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (en lo sucesivo, «Corsica Ferries») es una compañía marítima francesa que ofrece transporte marítimo regular entre Francia continental y Córcega, entre otros puntos, concretamente las líneas Niza-Ajaccio, Niza-L'Île-Rousse, Niza-Bastia, Niza-Calvi, Tolón-Ajaccio, Tolón-Bastia y Tolón-L'Île-Rousse.

7 La collectivité territoriale de Corse (Colectividad Territorial de Córcega; en lo sucesivo, «CTC») es una persona jurídica de Derecho público francés que incluye tres entidades: la assemblée de Corse (Asamblea de Córcega), el conseil exécutif de Corse (Consejo Ejecutivo de Córcega) y el conseil économique, social et culturel de Corse (Consejo Económico, Social y Cultural de Córcega).

8 El office des transports de la Corse (Oficina de Transportes de Córcega, Francia; en lo sucesivo, «OTC») es un organismo público francés de carácter industrial y comercial, creado por la CTC con el cometido de ejecutar la política de transporte aéreo y marítimo de la isla. La función principal de la OTC es administrar la dotación presupuestaria concedida por la CTC para garantizar la continuidad territorial y distribuir los créditos entre el transporte aéreo y el transporte marítimo. En el ejercicio de dicha función, celebra convenios con las compañías de transporte concesionarias del servicio público, en los que se fijan, entre otros, las tarifas, las condiciones de ejecución y la calidad del servicio. El principio de continuidad territorial pretende compensar la insularidad y garantizar las comunicaciones

con la isla en condiciones lo más parecidas posible a las comunicaciones puramente continentales y que se apliquen a las conexiones marítimas entre Francia continental y Córcega tarifas comparables a las que se aplican a los transportes terrestres.

Servicio de transporte marítimo entre Francia continental y Córcega y Convenios de Delegación de Servicio Público

9 En la época en que ocurrieron los hechos, prestaban el servicio de transporte marítimo entre Francia continental y Córcega tres compañías de navegación, la SNCM, la CMN y Corsica Ferries. Una cuarta compañía, Moby Lines, operó una línea entre Tolón y Córcega desde abril de 2010 hasta febrero de 2011.

10 El tráfico de pasajeros entre el continente y Córcega tiene un carácter marcadamente estacional, ya que la mayor parte se produce durante los meses de verano. En la década de los años 2000, la tendencia dominante del mercado del transporte entre Córcega y Francia continental fue el desarrollo de la oferta de transporte desde Tolón, que se convirtió en el primer puerto en términos de tráfico marítimo hacia Córcega. Dicha tendencia al aumento del tráfico desde Tolón coincidió con el aumento de la cuota de mercado de Corsica Ferries.

11 El 31 de marzo de 1976, la SNCM y la CMN, por una parte, y la República Francesa, por otra parte, firmaron un convenio marco, de una duración de 25 años, para la explotación del servicio público de comunicación marítima de Córcega con Francia continental.

12 Con motivo de la finalización de dicha concesión de servicio público, el 31 de diciembre de 2001, las autoridades corsas revisaron el sistema de comunicación marítima de la isla.

13 Así, a partir del 1 de enero de 2002, únicamente fueron objeto de un Convenio de Delegación de Servicio Público, con derecho a compensación económica para los concesionarios, las líneas con salida desde Marsella. Dicho Convenio fue celebrado entre la SNCM y la CMN, por una parte, y la CTC y la OTC, por otra parte, siendo su duración de cinco años.

14 Para las demás líneas, a saber, las líneas con salida desde Niza y Tolón, las autoridades corsas instauraron un régimen de ayudas de carácter social, paralelo al Convenio mencionado en el apartado anterior, en favor de los residentes en la isla, así como de determinadas categorías de personas identificadas socialmente. Así, gracias a un convenio de ayuda social, se concede a cada pasajero con derecho a una tarifa preferente una ayuda que es prefinanciada por las compañías de transporte que se han comprometido a cumplir las obligaciones de servicio público (en lo sucesivo, «OSP»), y posteriormente devuelta a dichas compañías. Los usuarios pertenecientes a las categorías de que se trata representaban casi las dos terceras partes del tráfico total de personas (residentes en Córcega, menores de 25 años y mayores de 60 años, estudiantes menores de 27 años, familias y personas inválidas o discapacitadas). Este régimen de ayudas fue aprobado por la Comisión Europea mediante Decisión de 2 de julio de 2002 (Ayuda de Estado N 781/2001 — Régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega). Mediante Decisión de 23 de abril de 2007 (Ayuda de Estado N 13/2007 — Prórroga del régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega N 781/2001), la Comisión aprobó la prórroga de dicho régimen de ayudas hasta el 31 de diciembre de 2013. Corsica Ferries es la compañía que se encarga de la mayor parte de estas conexiones marítimas entre los puertos de Niza y de Tolón, por una parte, y los de Córcega, por otra.

15 Mediante acuerdo de 24 de marzo de 2006, la Asamblea de Córcega aprobó el principio de renovación de la Delegación de Servicio Público (en lo sucesivo, «DSP») relativa a la conexión marítima de los puertos de Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio y Propriano, desde el puerto de Marsella

a partir del 1 de enero de 2007. En ese mismo acuerdo se encomienda al presidente de la OTC que convoque una licitación en nombre de la CTC, que tramite los expedientes en su parte técnica y que asista a la CTC en la adjudicación de la DSP.

16 El 27 de mayo de 2006, se publicó un anuncio de licitación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y, el 9 de junio de 2006, en el diario *Les Échos*. El 4 de agosto de 2006, fecha límite para la presentación de ofertas, se presentaron cuatro ofertas, una de la SNCM, una de Corsica Ferries, una de la CMN y una de un consorcio temporal formado por Corsica Ferries y la CMN.

17 Mediante resolución de 15 de diciembre de 2006, el Conseil d'État (Consejo de Estado, actuando como Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Francia) anuló el procedimiento de adjudicación de la DSP.

18 Mediante acuerdo de 22 de diciembre de 2006, la Asamblea de Córcega decidió reanudar desde el principio el procedimiento de adjudicación de la DSP, prolongar la DSP en curso hasta el 30 de abril de 2007 y fijar el 1 de mayo de 2007 como fecha de inicio de la nueva DSP.

19 Se publicó un nuevo anuncio de licitación el 30 de diciembre de 2006 en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, el 4 de enero de 2007 en *Les Échos* y el 5 de enero de 2007 en el *Journal de la Marine Marchande*. El 9 de febrero de 2007, se presentaron dos ofertas, por una parte, una oferta común de la SNCM y de la CMN, que habían constituido un consorcio temporal (en lo sucesivo, «consorcio SNCM-CMN»), relativa a la totalidad de las líneas, presentada formalmente a la vez como una oferta global y como ofertas línea por línea, y, por otra parte, una oferta de Corsica Ferries relativa a líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Porto-Vecchio y Marsella-Propriano, presentada formalmente a la vez como una oferta global para esas tres líneas y como ofertas para cada línea.

20 Mediante auto de 27 de abril de 2007, el juez de medidas provisionales del tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia, Francia) anuló, a instancia de Corsica Ferries, la fase de negociación del procedimiento de adjudicación de la DSP, así como la decisión del presidente del Consejo Ejecutivo de Córcega y del presidente de la OTC de seleccionar la oferta del consorcio SNCM-CMN y de proponer a la Asamblea de Córcega la adjudicación de la DSP a dicho consorcio. Declaró que la CTC y la OTC debían reanudar el procedimiento de diálogo con las empresas que habían presentado una oferta.

21 Mediante acuerdo de 27 de abril de 2007, la Asamblea de Córcega prorrogó por dos meses la Delegación y fijó el 1 de julio de 2007 como fecha de ejecución de la nueva DSP.

22 Tras una nueva fase de negociaciones con el consorcio SNCM-CMN y Corsica Ferries, la OTC propuso rechazar la oferta de esta última, basándose en que no estaba en condiciones de fijar de manera firme y definitiva la fecha en que podría explotar la DSP y que no cumplía el requisito de edad máxima de los buques fijado por el reglamento específico de la licitación.

23 Mediante acuerdo de 7 de junio de 2007, la Asamblea de Córcega adjudicó al consorcio SNCM-CMN la DSP relativa a la conexión marítima entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega para el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013.

24 El artículo 1 de dicho acuerdo es del siguiente tenor:

«Aprueba el informe del presidente del Consejo Ejecutivo [de Córcega], en el que se expone, por una parte, que la oferta del consorcio SNCM-CMN responde a las prescripciones y criterios del reglamento específico de la licitación y del pliego de cláusulas para cada una de las cinco líneas y, por otra parte, que la sociedad Corsica Ferries no está en condiciones de fijar de manera firme y definitiva la fecha en que podría explotar la próxima [DSP] y que, a este respecto, no pueden tenerse en cuenta las condiciones que plantea en relación con factores ajenos al contenido de la [DSP].»

25 Mediante resolución del mismo día, el presidente del Consejo Ejecutivo de Córcega fue autorizado a firmar el Convenio de Delegación de Servicio Público relativo a esta conexión marítima (en lo sucesivo, «CDSP»).

26 El CDSP se celebró el 7 de junio de 2007 para el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013.

27 Mediante sentencia de 24 de enero de 2008, el tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) desestimó el recurso de anulación interpuesto por Corsica Ferries contra el acuerdo y la resolución mencionados en los apartados 23 y 25. Mediante sentencia de 7 de noviembre de 2011, la cour administrative d'appel de Marseille (Tribunal de Apelación Contencioso-Administrativo de Marsella, Francia) anuló dicha sentencia, así como el acuerdo y la resolución impugnados. En su resolución de 13 de julio de 2012, el Conseil d'État (Consejo de Estado), resolviendo el recurso de casación interpuesto por la SNCM y la CMN, anuló la sentencia de la cour administrative d'appel de Marseille (Tribunal de Apelación Contencioso-Administrativo de Marsella) y le devolvió el asunto. Mediante sentencia de 6 de abril de 2016, la cour administrative d'appel de Marseille (Tribunal de Apelación Contencioso-Administrativo de Marsella) anuló la sentencia del tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) de 24 de enero de 2008, así como el acuerdo y la resolución mencionados.

28 El artículo 1 del CDSP indica que éste tiene por objeto la prestación de servicios marítimos regulares en el conjunto de las líneas de la DSP entre el puerto de Marsella y los puertos de Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano y la Balagne (Calvi y L'Île-Rousse).

29 El pliego de cláusulas que figura en el anexo 1 del CDSP define la naturaleza de dichos servicios. En particular, establece:

— el servicio permanente de «pasajeros y mercancías» que debe prestarse durante todo el año en todas las líneas de que se trata (en lo sucesivo, «servicio básico») y

— el servicio adicional de «pasajeros» que debe prestarse durante los períodos de máxima afluencia en las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia y Marsella-Propriano (en lo sucesivo, «servicio adicional»).

30 El artículo 2 del CDSP precisa, en particular, los importes de las compensaciones económicas de referencia en virtud de los cuales los concesionarios se comprometen para el período de la DSP.

31 El artículo 3 del CDSP establece que la DSP no da lugar a la exclusiva en las líneas marítimas de que se trata, sino que permite a otras compañías, con sujeción a ciertas obligaciones, efectuar un servicio regular sin compensación económica. El mencionado artículo 3 también precisa que las solicitudes de compensación económica de los concesionarios se determinaron en función del dispositivo de ayudas de carácter social.

32 El artículo 5 del CDSP, titulado «condiciones de abono de las compensaciones económicas», prevé, en su apartado 2, párrafo tercero, que la compensación económica final de cada concesionario por cada año se limitará al déficit de explotación que sea consecuencia de las obligaciones dimanantes del pliego de cláusulas, teniendo en cuenta un rendimiento razonable del capital náutico invertido en proporción al número de jornadas de su utilización efectiva para las travesías correspondientes a dichas obligaciones. Se considera rendimiento razonable del capital náutico invertido el 15 % de su valor convencional. Dicho valor convencional se especifica en el anexo 3 del CDSP.

33 El artículo 7 del CDSP, titulado «cláusula de salvaguardia», estipula, en su apartado 1, que, en caso de modificaciones importantes de las condiciones técnicas, reglamentarias o económicas de explotación de los servicios delegados o para tener en cuenta acontecimientos externos que tengan un efecto

significativo en los compromisos financieros del concesionario o de los concesionarios, las partes se reunirán, a iniciativa de la más diligente, para tomar medidas que restablezcan el equilibrio financiero inicial del CDSP, «ante todo en cuanto a las tarifas máximas y a la adaptación de los servicios».

34 El artículo 7, apartado 2, del CDSP señala que los importes de las compensaciones económicas anuales de referencia fueron determinados en función de las previsiones de ingresos brutos por pasajeros y mercancías que figuran en la oferta de cada uno de los concesionarios. La misma disposición prevé la posibilidad de un ajuste, al alza o a la baja, cada año, y en ciertos supuestos, de la compensación económica para cada categoría de ingresos y cada concesionario. Dicha disposición también estipula que ese mecanismo de ajuste sólo se aplique mientras no entre en vigor la cláusula de ajuste prevista en el artículo 8 del CDSP.

35 El artículo 8 del CDSP, titulado «cláusula de ajuste», es del siguiente tenor:

«Habida cuenta de la duración del [CDSP], se prevé que durante el tercer año se haga un balance de la situación, para analizar, siguiendo un procedimiento contradictorio y basándose en un informe pericial en el que intervengan ambas partes, el equilibrio financiero del [CDSP] y decidir, en su caso, por acuerdo entre las partes, medidas de corrección de los servicios y de ajuste de las tarifas que permitan a la [CTC] controlar su intervención financiera, especialmente, reduciendo la compensación, todo ello respetando el sistema general del [CDSP].»

36 Con arreglo a esa cláusula de ajuste, a finales de 2009, el CDSP fue modificado mediante una cláusula adicional.

Procedimiento ante la Comisión y Decisión impugnada

37 Mediante cartas de 27 de septiembre, 30 noviembre y 20 de diciembre de 2007, Corsica Ferries denunció ante la Comisión la existencia de ayudas de Estado ilegales e incompatibles con el mercado interior, de las que, según ella, se beneficiaban la SNCM y la CMN gracias al CDSP.

38 Mediante cartas de 20 de mayo de 2010, 16 de julio de 2010, 22 de marzo de 2011, 22 de junio de 2011, 15 de diciembre de 2011 y 10 de enero de 2012, Corsica Ferries comunicó a la Comisión información adicional en apoyo de su denuncia.

39 Mediante cartas de 13 de marzo de 2008, 12 de noviembre de 2008, 13 de octubre de 2011 y 14 de diciembre de 2011, la Comisión solicitó información a las autoridades francesas. Éstas respondieron a las solicitudes mediante cartas de 3 de junio de 2008, de 14 de enero de 2009, de 7 de diciembre de 2011 y de 20 de enero de 2012, respectivamente.

40 Mediante carta de 27 de junio de 2012, la Comisión informó a la República Francesa de su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 2, en relación con las posibles ayudas en favor de la SNCM y de la CMN contenidas en el CDSP (DO 2012, C 301, p. 1).

41 Las autoridades francesas presentaron sus observaciones acerca de dicha decisión y dieron respuesta a las preguntas contenidas en la misma mediante cartas de 13 de julio y 7 de septiembre de 2012. Corsica Ferries, la SNCM y la CMN también presentaron sus observaciones acerca de dicha decisión, de las que se dio traslado a las autoridades francesas y que fueron objeto de comentarios por parte de éstas, formulados mediante cartas de 14 de noviembre de 2012 y 3 de enero, 16 de enero y 12 de febrero de 2013.

42 Al término de dicho procedimiento, el 2 de mayo de 2013, la Comisión adoptó la Decisión 2013/435/UE relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la SNCM y la CMN (DO 2013, L 220, p. 20; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

43 La Comisión notificó la Decisión impugnada a la República Francesa el 3 de mayo de 2013 y la comunicó a la SNCM mediante correo electrónico remitido el 14 de junio de 2013.

44 En la Decisión impugnada, para determinar si las compensaciones concedidas a la SNCM y a la CMN en el marco del CDSP constituían una ayuda estatal y, en particular, una ventaja selectiva, la Comisión examinó si se cumplían en ese asunto los criterios acumulativos establecidos por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) (en lo sucesivo, «criterios Altmark»). Más concretamente, procedió a analizar el primero y el cuarto de esos criterios (véanse los apartados 87 y 90 posteriores).

45 En cuanto al primero de los criterios Altmark, lo primero que hizo la Comisión fue definir el «marco del análisis» que debía utilizarse para apreciar si concurría tal criterio (considerandos 132 a 136 de la Decisión impugnada). Concretamente, estimó que, para ser aceptable a la vista de las normas en materia de ayudas estatales, el ámbito del servicio público debía ajustarse al Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO 1992, L 364, p. 7; en lo sucesivo, «Reglamento sobre cabotaje marítimo»), interpretado por la jurisprudencia y, en particular, por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 20 de febrero de 2001, Analir y otros (C-205/99, EU:C:2001:107). De ello dedujo que «el ámbito del servicio público definido por un contrato de servicio público [debía] ser necesario y proporcionado respecto a una necesidad real de servicio público, demostrado por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en condiciones normales de mercado» (considerando 136 de la Decisión impugnada).

46 En segundo lugar, la Comisión estimó que el servicio básico y el servicio adicional debían analizarse separadamente (considerandos 137 a 144 de la Decisión impugnada). Señaló que el pliego de cláusulas anexo al CDSP diferenciaba claramente ambos tipos de servicio. Por otra parte, estimó que sólo sería legítimo considerar que el servicio adicional puede justificarse por la necesidad real de servicio público al que se ajusta el servicio básico si se demostrara que su explotación era indispensable para la del servicio básico «sobre la base de un conjunto de consideraciones técnicas y económicas» (considerando 139 de la Decisión impugnada). Observó que, sin embargo, en este asunto, no se había demostrado ninguna complementariedad técnica entre esos dos tipos de servicio, pues están sujetos a obligaciones diferenciadas, en particular, en términos de horarios y frecuencia, y el servicio básico se lleva a cabo con buques de carga mixtos, en tanto que el servicio adicional se lleva a cabo con ferris. Añadió que la contabilidad analítica de la SNCM mostraba regularmente, con respecto al servicio adicional, un déficit de explotación, de manera que el argumento de las autoridades francesas según el cual la inclusión de dicho servicio en el ámbito de la DSP se justificaba por una compensación financiera con el servicio básico no podía darse por bueno.

47 En tercer lugar, la Comisión analizó el servicio básico atendiendo al primero de los criterios Altmark (considerandos 145 a 150 de la Decisión impugnada). Lo primero que señaló a este respecto fue que la prestación de un servicio mínimo de continuidad territorial entre Marsella y los cinco puertos corsos en cuestión respondía a una necesidad de servicio público claramente definida (considerando 145 de la Decisión impugnada). Luego, con respecto a la falta de iniciativa privada, señaló que los otros operadores del mercado también habían reconocido que no podrían haber prestado ese servicio básico (considerando 146 de la Decisión impugnada). Por otra parte, consideró que la reagrupación de líneas en un único servicio no era, en sí, contraria al Reglamento sobre cabotaje marítimo. Al contrario, en su opinión, la reagrupación de las cinco líneas facilitaba, en este caso, una mutualización de los medios náuticos que permitía mejorar la calidad del servicio en cuestión y reducir su coste (considerando 148 de la Decisión impugnada). Por último, señaló que el CDSP y sus anexos establecían normas precisas de continuidad, regularidad, capacidad y fijación de precios que los

concesionarios debían respetar para garantizar el servicio básico (considerando 149 de la Decisión impugnada). La Comisión concluyó de todo lo anterior que la inclusión del servicio básico en el ámbito del CDSP era necesaria y proporcional a la necesidad real de servicio público (considerando 150 de la Decisión impugnada).

48 En cuarto lugar, la Comisión analizó, a la luz del primero de los criterios Altmark, el servicio adicional, prestado solamente por la SNCM utilizando dos ferris (considerandos 151 a 167 de la Decisión impugnada). Consideró que su inclusión en el ámbito del servicio público no respondía a una necesidad real de servicio público y que la República Francesa había cometido, por lo tanto, un error manifiesto de apreciación al calificarlo de servicio de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG») (considerando 167 de la Decisión impugnada).

49 A este respecto, por una parte, la Comisión estimó que, cuando se celebró el CDSP, el servicio adicional, prestado con salida desde Marsella, podía sustituirse ampliamente, desde el punto de vista de la demanda de pasajeros, con los servicios de transporte de pasajeros prestados con salida desde Tolón y con destino a Bastia y Ajaccio (considerandos 154 a 160 de la Decisión impugnada). Sobre esta cuestión, señaló en particular que la evolución del tráfico en los servicios entre la Francia continental y Córcega durante el período 2002-2009 demostraba el rápido desarrollo de una oferta capaz de competir con la de los dos concesionarios. Según ella, el reparto del tráfico entre los puertos conectados evidenciaba un crecimiento muy fuerte del tráfico con salida desde Tolón y una disminución concomitante del tráfico con origen en Marsella. Consideró que, por lo tanto, el crecimiento del tráfico global había sido ampliamente absorbido por los prestadores de servicios que operaban desde Tolón en detrimento de la oferta de los concesionarios que operaban a partir de Marsella. También invocó la escasa distancia entre Marsella y Tolón, el hecho de que la duración del trayecto por carretera entre ambas ciudades era muy inferior a su duración por mar y el hecho de que los buques con salida desde Tolón podían llegar a Córcega en menos tiempo que los que salían desde Marsella.

50 Por otra parte, la Comisión señaló que las autoridades francesas no habían aportado ninguna prueba de la falta de iniciativa privada en relación con este servicio adicional (considerando 161 de la Decisión impugnada). En particular, consideró que, para los puertos de Bastia y Ajaccio, que representaban el 90 % de las capacidades exigidas por el servicio adicional, la combinación de las capacidades ofrecidas por el servicio básico de la DSP, con salida desde Marsella, y del servicio de iniciativa privada ofrecido por Corsica Ferries, desde Tolón, era suficiente para responder a la demanda efectivamente constatada, tanto durante el período primavera-otoño como durante el período de verano, para cada uno de los dos puertos y para cada año desde 2004 a 2006 (considerando 162 de la Decisión impugnada). Así pues, consideró que la integración del servicio adicional en el ámbito de la DSP no era necesaria ni proporcionada para dar respuesta a la demanda de transporte constatada para las líneas Marsella-Bastia, y Marsella-Ajaccio. En cuanto a la línea Marsella-Propriano, indicó que la escasa proporción del tráfico que dicha línea representaba no permitía considerar que la falta de iniciativa privada únicamente en esta línea pudiera invalidar la conclusión sobre la totalidad del servicio adicional (considerando 164 de la Decisión impugnada). Destacó asimismo que el servicio prestado por Corsica Ferries respondía a las normas de las OSP aplicables a cualquier conexión entre Francia continental y Córcega y no presentaba diferencias cualitativas con el servicio prestado en el marco del servicio adicional (considerando 165 de la Decisión impugnada).

51 De todo lo anterior, la Comisión concluyó que no se cumplía el primero de los criterios Altmark en relación con las compensaciones otorgadas en el marco del servicio adicional (considerando 167 de la Decisión impugnada).

52 En cuanto al cuarto de los criterios Altmark, la Comisión consideró que ninguno de los dos tipos de servicio en cuestión lo cumplía (considerando 183 de la Decisión impugnada).

53 A este respecto, la Comisión concluyó, en primer lugar, basándose en un conjunto de elementos, que las condiciones de la licitación no habían permitido seleccionar al candidato más apto para prestar los servicios en cuestión originando el menor coste para la colectividad (considerandos 169 a 178 de la Decisión impugnada).

54 Para llegar a esta conclusión, la Comisión se basó fundamentalmente en los siguientes elementos:

— la adjudicación de la DSP se hizo tras un procedimiento negociado previa publicación de un anuncio de licitación, es decir, un procedimiento que otorga un amplio margen de apreciación a la entidad adjudicadora y puede restringir la participación de los operadores interesados;

— la única oferta competidora con la de los dos concesionarios, la de Corsica Ferries, no se evaluó con arreglo a sus méritos propios (criterios de adjudicación), sino sobre la base de un criterio de selección, a saber, la capacidad del candidato para hacerse cargo del servicio a partir del 1 de julio de 2007;

— el procedimiento no permitió, por tanto, a la OTC comparar varias ofertas para seleccionar la más ventajosa económicamente;

— el hecho de que dos ofertas hayan sido efectivamente presentadas no es suficiente para hablar de una competencia efectiva, pues la oferta competidora de Corsica Ferries, que fijaba como fecha de inicio de los servicios el 12 de noviembre de 2007, no podía, por ello, constituir una alternativa creíble;

— la multiplicidad de recursos contenciosos interpuestos en el presente asunto no es un elemento que demuestre la eficacia de la competencia en el marco del procedimiento de adjudicación del CDSP;

— el consorcio SNCM-CMN disfrutaba de una ventaja competitiva importante como operador histórico que ya disponía de una herramienta naval adaptada a las especificaciones del pliego de cláusulas del CDSP;

— la extrema brevedad del plazo establecido entre la fecha prevista para la adjudicación de la DSP (que finalmente fue el 7 de junio de 2007) y la fecha de comienzo de la prestación de los servicios (1 de julio de 2007) podía constituir una barrera a la entrada importante para nuevos operadores;

— junto con los requisitos técnicos relacionados con las características específicas de los puertos en cuestión, con la condición relativa a la edad de la flota y con las capacidades unitarias exigidas por el pliego de cláusulas del CDSP, este período muy breve pudo limitar la participación en la licitación;

— la existencia de numerosas cláusulas de revisión, unida a la libertad de la OTC para decidir sobre excepciones a las normas aplicables, también pudo contribuir a desalentar la participación en el procedimiento de licitación, al provocar dudas sobre determinados parámetros técnicos y económicos cruciales para la elaboración de una oferta.

55 En segundo lugar, la Comisión mencionó que las autoridades francesas no le habían facilitado ninguna información que pudiera demostrar que las compensaciones se calculaban tomando como modelo una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada (considerandos 179 y 180 de la Decisión impugnada). Añadió que la compensación no había sido definida por referencia a una base de costes establecida *a priori* o en comparación con la estructura de costes de otras empresas marítimas comparables, sino respecto a unas previsiones de ingresos y costes del combustible que sólo incluían una parte de los ingresos y de los gastos del servicio (considerando 180 de la Decisión impugnada). Añade que las compensaciones previstas en la DSP fueron sensiblemente superiores a las del período 2002-2006, con obligaciones similares, e incluso ligeramente inferiores en términos de capacidad

propuesta (considerando 181 de la Decisión impugnada). Por último, estimó que una comparación con los costes en que incurre una empresa bien dirigida era tanto más necesaria cuanto que algunos elementos permitían suponer que la SNCM, que salía por aquel entonces de un período de intensa reestructuración, no era este tipo de empresa (considerando 182 de la Decisión impugnada).

56 A la vista de todas las anteriores consideraciones, la Comisión concluyó que se había concedido una ventaja económica selectiva a los concesionarios (considerando 184 de la Decisión impugnada).

57 Tras considerar que las compensaciones en cuestión podían falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros, la Comisión concluyó que constituían ayudas estatales y que eran ilegales por haber sido concedidas sin notificación previa (considerandos 185 a 187 y artículo 1 de la Decisión impugnada).

58 En los considerandos 188 a 212 de la Decisión impugnada, la Comisión examinó la compatibilidad de esas ayudas de Estado con el mercado interior.

59 Sobre esta cuestión, la Comisión señaló que, de conformidad con el punto 11 de su Comunicación relativa al Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (DO 2012, C 8, p. 15; en lo sucesivo, «Marco SIEG»), las ayudas estatales que no entren en el ámbito de aplicación de su Decisión 2012/21/UE, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106 TFUE, apartado 2, a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de [SIEG] (DO 2012, L 7, p. 3), podrían considerarse compatibles con el artículo 106 TFUE, apartado 2, si eran necesarias para el funcionamiento de los SIEG y no afectaban al desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés de la Unión Europea, dado que tal equilibrio sólo era posible cuando se cumplían las condiciones establecidas en las secciones 2.2 a 2.10 del Marco SIEG (considerando 190 de la Decisión impugnada).

60 En segundo lugar, la Comisión recordó que el servicio básico constituía un SIEG, pero no así el servicio adicional, de manera que las compensaciones abonadas en el marco de este último servicio no podían ser declaradas compatibles con el artículo 106 TFUE, apartado 2 (considerandos 192 y 193 de la Decisión impugnada).

61 En tercer lugar, la Comisión consideró, por lo que respecta al servicio básico, que se cumplían las demás condiciones establecidas en el Marco SIEG (considerandos 194 a 212 de la Decisión impugnada).

62 La Comisión concluyó de los elementos antes señalados que las compensaciones abonadas a la SNCM y a la CMN en concepto de servicio básico eran ayudas estatales ilegales pero compatibles con el mercado interior (considerando 213, artículo 1 y artículo 2, apartado 2, de la Decisión impugnada), en tanto que las abonadas solamente a la SNCM en concepto de servicio adicional eran ayudas estatales ilegales e incompatibles con el mercado interior (considerando 214, artículo 1 y artículo 2, apartado 1, de la Decisión impugnada).

63 En consecuencia, la Comisión ordenó que cesara inmediatamente el pago de las compensaciones relativas al servicio adicional y la recuperación frente al beneficiario de las ayudas ya abonadas a estos fines, aclarando que las cantidades pendientes de recuperación devengaban intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta su recuperación efectiva (considerandos 215 a 218 y 220 y artículo 3 de la Decisión impugnada). La Comisión precisó que esta recuperación debía ser inmediata y efectiva y que las autoridades francesas debían encargarse de que la Decisión impugnada se aplicara en el plazo de cuatro meses a partir de su notificación (considerando 219 y artículo 4 de la Decisión impugnada), es decir, antes del 3 de septiembre de 2013. Además, las autoridades francesas debían comunicar a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la Decisión impugnada, entre otras cosas, el importe total (principal e intereses) que debía recuperarse del

beneficiario, una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y de las previstas para el cumplimiento de la Decisión impugnada, así como los documentos que probaran que se había ordenado al beneficiario que reembolsara la ayuda (artículo 5 de la Decisión impugnada).

Procedimiento y pretensiones de las partes

64 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 26 de agosto de 2013, la SNCM interpuso el presente recurso.

65 La Decisión impugnada también fue objeto de un recurso de anulación por parte de la República Francesa, presentado en la Secretaría del Tribunal el 12 de julio de 2013 y registrado con la referencia T-366/13.

66 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 11 de diciembre de 2013, Corsica Ferries solicitó intervenir en el presente asunto en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

67 Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal los días 9 de enero y 10 de febrero de 2014, la SNCM solicitó el tratamiento confidencial con respecto a Corsica Ferries, en caso de admitirse su intervención, de algunos elementos incluidos en la demanda y en la réplica, respectivamente. Adjuntó a las solicitudes una versión no confidencial de dichos escritos.

68 Mediante auto de 21 de febrero de 2014, el Presidente de la Sala Sexta del Tribunal admitió la intervención de Corsica Ferries. Se reservó la decisión sobre la procedencia de las solicitudes de tratamiento confidencial.

69 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 6 de marzo de 2014, Corsica Ferries formuló determinadas objeciones a las solicitudes de tratamiento confidencial, relativas a gran parte de los elementos mencionados en dichas solicitudes.

70 Mediante auto de 3 de octubre de 2014, SNCM/Comisión (T-454/13, no publicado, EU:T:2014:898), el Presidente de la Sala Sexta del Tribunal estimó parcialmente las solicitudes de tratamiento confidencial.

71 Corsica Ferries presentó su escrito de formalización de la intervención en la Secretaría del Tribunal el 9 de enero de 2015. La SNCM formuló observaciones sobre el mismo mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 9 de marzo de 2015. Mediante escrito de la misma fecha, la Comisión manifestó no tener observaciones que realizar al respecto.

72 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal (Sala Sexta) decidió iniciar la fase oral del procedimiento.

73 En el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 89 de su Reglamento de Procedimiento, el Tribunal requirió a la Comisión para que contestara por escrito a determinadas preguntas, trámite que fue cumplimentado por ésta en el plazo señalado.

74 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 6 de junio de 2016, la SNCM solicitó el tratamiento confidencial, con respecto a Corsica Ferries, de algunos fragmentos de la respuesta de la Comisión a dichas preguntas. Corsica Ferries recibió únicamente una versión no confidencial de esa respuesta y no opuso ninguna objeción contra la solicitud de tratamiento confidencial formulada respecto a ella.

75 En la vista de 14 de junio de 2016, se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal.

76 La SNCM solicita al Tribunal que:

— Con carácter principal, anule la Decisión impugnada.

— Con carácter subsidiario, anule parcialmente la Decisión impugnada, en la medida en que establece que el importe de la ayuda incluye los elementos mencionados en su considerando 218.

— Condene en costas a la Comisión.

77 La Comisión solicita al Tribunal que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a la SNCM.

78 Corsica Ferries solicita al Tribunal que:

— Desestime el recurso principal.

— Condene en costas a la SNCM.

Fundamentos de Derecho

79 En apoyo de su recurso, la SNCM invoca una serie de alegaciones que pueden agruparse en cinco motivos, a saber:

— un primer motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el servicio adicional no constituía un SIEG;

— un segundo motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el CDSP no cumplía el cuarto criterio Altmark;

— un tercer motivo, basado en que la Comisión calculó erróneamente el importe de la ayuda que debía recuperarse;

— un cuarto motivo, basado en la vulneración del principio de protección de la confianza legítima;

— un quinto motivo, basado en la vulneración del principio de igualdad de trato.

Observaciones preliminares

80 Con carácter preliminar, procede exponer algunos principios jurisprudenciales, relativos, en particular, a la calificación como ayuda estatal de una compensación por servicio público, a la luz de los cuales procede examinar el presente recurso.

81 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 107 TFUE, apartado 1, y excluidas las excepciones previstas en los Tratados, son incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

82 Según reiterada jurisprudencia, la calificación de ayuda, en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, requiere el cumplimiento de todos los requisitos previstos en dicha disposición. Así, en primer lugar, debe tratarse de una intervención del Estado o mediante fondos estatales; en segundo lugar, esta intervención debe poder afectar a los intercambios entre los Estados miembros; en tercer lugar, debe conferir una ventaja selectiva a su beneficiario y, en cuarto lugar, debe falsear o amenazar falsear la competencia (véase la sentencia de 8 de mayo de 2013, Libert y otros, C-197/11 y C-203/11, EU:C:2013:288, apartado 74 y jurisprudencia citada).

83 Los dos primeros motivos del presente recurso se refieren más específicamente al tercero de esos requisitos, el que exige que del análisis de la medida en cuestión se deduzca que concede una ventaja a su beneficiario.

84 A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, se consideran ayudas de Estado las intervenciones que, cualquiera que sea su forma, puedan favorecer directa o indirectamente a determinadas empresas o que constituyan una ventaja económica que la empresa no hubiera obtenido en condiciones normales de mercado (véase la sentencia de 2 de septiembre de 2010, Comisión/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, apartado 40 y jurisprudencia citada).

85 Sin embargo, no está incluida en el ámbito de aplicación del artículo 107 TFUE, apartado 1, una intervención estatal que se considere una compensación constitutiva de la contrapartida a las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de las OSP, de forma que estas empresas no gocen, en realidad, de una ventaja financiera y, por tanto, dicha intervención no tenga por efecto situar a estas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras (sentencias de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 87, y de 8 de mayo de 2013, Libert y otros, C-197/11 y C-203/11, EU:C:2013:288, apartado 84).

86 No obstante, para que a tal compensación no se le aplique, en un caso concreto, la calificación de ayuda de Estado, deben cumplirse cuatro requisitos acumulativos (sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartados 87 y 88).

87 En primer lugar, la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de OSP y éstas deben estar claramente definidas (sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 89). El concepto de OSP en el sentido de ese primer criterio coincide con el de SIEG contemplado en el artículo 106 TFUE, apartado 2 (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de febrero de 2008, BUPA y otros/Comisión, T-289/03, EU:T:2008:29, apartado 162).

88 En segundo lugar, los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente (sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 90).

89 En tercer lugar, la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las OSP, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes a las mismas y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones (sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 92).

90 En cuarto lugar, cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar OSP, en un caso concreto, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar los servicios en cuestión originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los

ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones (sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 93).

91 En la Decisión impugnada, la Comisión estimó que no se cumplía el primero de los criterios Altmark con respecto al servicio adicional y que no se cumplía el cuarto de dichos criterios con respecto a ninguno de los dos tipos de servicio en cuestión.

Sobre el primer motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el servicio adicional no constituía un SIEG

92 Mediante su primer motivo, dividido en cuatro partes, la SNCM alega que la Comisión consideró erróneamente que el servicio adicional no constituía un SIEG.

93 Debe señalarse, con carácter preliminar que, según jurisprudencia reiterada, a la vista, por una parte, de las amplias facultades de apreciación de que disponen los Estados miembros con respecto a la definición de una misión de SIEG y a las condiciones de su realización y, por otra parte, del alcance del control que la Comisión está habilitada para ejercer en este ámbito, que se limita al error manifiesto (véase el apartado 111 posterior), el control que debe ejercer el Tribunal General sobre la apreciación de la Comisión a este respecto no puede rebasar ese mismo límite y que, por tanto, dicho control debe circunscribirse a examinar si la Comisión afirmó o negó fundadamente la existencia de un error manifiesto del Estado miembro (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Iliad y otros/Comisión, T-325/10, no publicada, EU:T:2013:472, apartado 121 y jurisprudencia citada).

Sobre la primera parte del motivo, basada en que la Comisión incurrió en un error de Derecho al ejercer un control detallado de la necesidad del servicio en atención a una necesidad real de servicio público

94 En el marco de la primera parte del primer motivo, la SNCM cuestiona el fundamento del análisis efectuado por la Comisión en la Decisión impugnada para verificar el cumplimiento del primer criterio Altmark (véase el anterior apartado 45). Sostiene que incurrió en un error de Derecho al llevar a cabo, en este asunto, un control detallado de la calificación como SIEG y de la necesidad del servicio adicional en atención a una necesidad real de servicio público.

95 Esta primera parte del motivo puede dividirse en cuatro submotivos. Procede examinar, primeramente, el primer submotivo, luego, los submotivos segundo y cuarto y, por último, el tercer submotivo.

– Sobre el primer submotivo, basado en que la Comisión ignoró su práctica decisoria anterior y la jurisprudencia

96 La SNCM afirma que el CDSP, cuya principal finalidad era aplicar el principio de continuidad territorial, respondía, en su conjunto, a una clara necesidad de servicio público. Estima que al considerar lo contrario en la Decisión impugnada, la Comisión se apartó de su práctica decisoria anterior en relación con las anteriores DSP para la conexión marítima de Córcega, de las sentencias de 19 de mayo de 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), y de 11 de septiembre de 2012, Corsica Ferries France/Comisión (T-565/08, EU:T:2012:415). En la réplica, la SNCM añade que la Comisión no puede adoptar sobre un mismo tema una posición diametralmente opuesta a la que hasta ahora había primado, sin motivarlo debidamente.

97 La Comisión rechaza las alegaciones esgrimidas por la SNCM.

98 En primer lugar, ha de señalarse que no es posible acoger la alegación de la SNCM relativa a una actuación «manifiestamente contradictoria» por parte de la Comisión, por haber considerado anteriormente, en sus decisiones relativas a DSP anteriores, que el hecho de poner a disposición capacidades adicionales de transporte de pasajeros durante los períodos de máxima afluencia respondía a una necesidad de servicio público. En efecto, según reiterada jurisprudencia, el concepto de ayuda de Estado es un concepto objetivo que está en función únicamente de si una medida estatal confiere o no una ventaja a una o varias empresas. Por lo tanto, la práctica decisoria de la Comisión en esta materia no puede resultar decisiva (véase la sentencia de 4 de marzo de 2009, Associazione italiana del risparmio gestito y Fineco Asset Management/Comisión, T-445/05, EU:T:2009:50, apartado 145 y jurisprudencia citada). Se impone igual solución con respecto a la cuestión de la apreciación de la compatibilidad de una ayuda con el mercado interior (sentencias de 20 de mayo de 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, apartado 21, y de 15 de junio de 2005, Regione autonoma della Sardegna/Comisión, T-171/02, EU:T:2005:219, apartado 177).

99 En cualquier caso, el mero hecho de que la Decisión impugnada se desmarque de las anteriores decisiones de la Comisión en la materia no permite considerar que sea incoherente con estas últimas. En efecto, como señala, con mucho acierto, la Comisión, la apreciación de la existencia de una necesidad real de servicio público puede llegar a modificarse por completo con el transcurso del tiempo, en función del desarrollo de las fuerzas del mercado. Por otra parte, debe tenerse en cuenta que, ya en su Decisión 2002/149/CE, de 30 de octubre de 2001, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la SNCM (DO 2002, L 50, p. 66), reiteradamente invocada por la SNCM en sus escritos, la Comisión había puesto de relieve que, «en lo que se refiere a los servicios desde los puertos franceses continentales, la situación del mercado ha[bía] evolucionado significativamente estos últimos años, hasta el punto de poner en entredicho la necesidad de la existencia de [OSP] para todas las líneas durante todo el año» (considerando 78) y que «la conclusión de la Comisión sobre la necesidad real de servicio público derivado del sistema de servicio establecido por el convenio marco entre el Estado y SNCM en 1976 y, en el marco de este convenio, por los convenios quinquenales suscritos entre la OTC y SNCM en 1991 y 1996, no se [podía] extrapolar más allá de la fecha límite de 31 de diciembre de 2001, fecha de caducidad del convenio marco» (considerando 80).

100 Seguidamente, por motivos idénticos a los expuestos en el anterior apartado 99, procede considerar que la SNCM no puede invocar válidamente la sentencia de 11 de septiembre de 2012, Corsica Ferries France/Comisión (T-565/08, EU:T:2012:415) en apoyo de su alegación. En efecto, los dos pasajes de dicha sentencia citados por la SNCM se refieren a la DSP relativa al período 1996-2001.

101 Por otra parte, tampoco puede la SNCM invocar la sentencia de 19 de mayo de 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), ni, por esta vía, la exigencia de evitar una práctica de «descremado», que consiste en que los operadores competidores del concesionario de servicio público se concentren en las actividades rentables de la DSP y dejen a este último las actividades no rentables, de manera que no le resulte posible compensar las pérdidas sufridas en los sectores no rentables con los beneficios obtenidos en los sectores más rentables. En efecto, como se expondrá con más detalle en el apartado 155 de la presente sentencia, se desprende de los autos que tanto el servicio básico como el servicio adicional presentaban un importante déficit de explotación, lo cual excluía cualquier posibilidad de compensación económica entre ambos (véanse, en particular, los considerandos 47 y 143 de la Decisión impugnada).

102 Por último, hay que desestimar, como carente de cualquier fundamento, la crítica dirigida a la Comisión de no haber cumplido su deber de motivación. Además de que no es posible reprochar a esta última haber adoptado, en este asunto, un enfoque «diametralmente opuesto» al que había seguido en sus anteriores decisiones en la materia (véase el anterior apartado 99), debe señalarse que, en la Decisión impugnada, expone de manera clara y precisa las razones por las cuales considera que no se ha acreditado la existencia de una necesidad real de servicio público por lo que se refiere al servicio adicional. Así, después de definir el «marco de[l] análisis» que iba a utilizar para valorar si se cumplía, en este caso, el primer criterio Altmark (considerandos 132 a 136 de la Decisión impugnada),

la Comisión expuso, concretamente, rebatiendo los argumentos invocados por la República Francesa, la SNCM y la CMN, los motivos por los que consideraba que el servicio básico y el servicio adicional constituían dos tipos de servicio diferenciados y debían ser examinados separadamente (considerandos 137 a 144 de la Decisión impugnada), antes de analizar el segundo de dichos servicios a la luz del criterio mencionado (considerandos 151 a 167 de la Decisión impugnada). Con respecto a este último análisis, la Comisión concluyó que la inclusión del servicio adicional en el ámbito del servicio público no respondía a una necesidad real de servicio público, después de comprobar, en esencia, basándose en una serie de elementos, por una parte, que dicho servicio, prestado con salida desde Marsella, podía sustituirse en gran medida, desde el punto de vista de la demanda de pasajeros, con los servicios de transporte de pasajeros que se prestaban con salida desde Tolón y con destino a Bastia y a Ajaccio cuando se celebró el CDSP (considerandos 154 a 160 de la Decisión impugnada) y, por otra parte, que no se había aportado ninguna prueba de la falta de iniciativa privada en relación con dicho servicio adicional (considerandos 161 a 166 de la Decisión impugnada).

103 De lo anterior se desprende que debe desestimarse el primer submotivo por carecer de fundamento.

– Sobre los submotivos segundo y cuarto, basados en que la Comisión no valoró debidamente el amplio margen de apreciación de los Estados miembros ni el alcance de la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), y el Reglamento sobre cabotaje marítimo

104 En primer lugar, la SNCM expone que la Comisión no respetó, en el caso de autos, el amplio margen de apreciación de que disponen los Estados miembros al definir los SIEG. En efecto, lejos de limitarse a controlar simplemente el error manifiesto de apreciación, llevó a cabo un control especialmente detallado de la definición del SIEG de que se trata y de la necesidad del servicio. Por otra parte, la SNCM estima que la Comisión no puede ampararse en la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Colt Télécommunications France/Comisión (T-79/10, no publicada, EU:T:2013:463) dado que, en el asunto que dio lugar a dicha sentencia, existían directrices que preveían expresamente la necesidad de probar una deficiencia del mercado, concretamente, las Directrices comunitarias para la aplicación de las normas sobre ayudas estatales al despliegue rápido de redes de banda ancha (DO 2009, C 235, p. 7).

105 En segundo lugar, la SNCM sostiene que la Comisión malinterpretó el alcance de la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), y el Reglamento sobre cabotaje marítimo. Asevera que ni esa sentencia ni ese Reglamento se refieren al control de las ayudas estatales y que, en realidad, confirman la validez del CDSP. Añade que dicha sentencia y dicho Reglamento se refieren a las obligaciones que pueden imponerse por los servicios públicos y que pueden justificar un régimen de autorización previa o un contrato de servicio público, y no al ámbito de los servicios que pueden ser objeto de una compensación en el sentido de la jurisprudencia Altmark ni al importe de tal compensación. Subraya, concretamente, que contrariamente a la situación en el asunto que dio lugar a la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), la prestación de servicios de transporte marítimo entre Francia continental y Córcega no está sujeta a la previa obtención de una autorización. Por otra parte, pone en duda que el ámbito del servicio público definido por un contrato de servicio público, deba ser necesario y proporcionado respecto a una necesidad real de servicio público, demostrada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en condiciones normales de mercado. Por último, cuestiona la apreciación de la Comisión que figura en el considerando 135 de la Decisión impugnada, según la cual «la compensación de obligaciones específicas en el marco de un contrato de servicio público, subvencionando una oferta de servicios, constituye claramente un obstáculo a la libre circulación de servicios». Considera que, en el presente asunto, la compensación por servicio público no puede tener por objeto y como efecto perturbar la libre prestación de servicios y que ninguna de las sentencias citadas por la Comisión en la nota a pie de página n.º 63 de la Decisión impugnada prueba lo contrario.

106 Durante la vista, al contestar a una pregunta del Tribunal dirigida a que precisara cuáles eran, a su juicio, los criterios con arreglo a los cuales debería valorarse la justificación del SIEG y de su ámbito, la SNCM manifestó que bastaba con que el Estado miembro «identifi[cara] un interés general en un sentido muy amplio que [pudiera] referirse a aquello que, en general, [tuviera que ver] con el interés público». Añadió que consideraba que los criterios de necesidad y de proporcionalidad, al menos tal como resultan del Reglamento sobre cabotaje marítimo y de la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), no tenían por qué tenerse en cuenta en el marco de este ejercicio, al tratarse de criterios derivados de conceptos vinculados con la libre prestación de servicios.

107 La Comisión, apoyada por Corsica Ferries, rechaza las alegaciones de la SNCM.

108 En primer lugar, remitiéndose al apartado 154 de la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Colt Télécommunications France/Comisión (T-79/10, no publicada, EU:T:2013:463), la Comisión y Corsica Ferries afirman que, cualquiera que sea el sector de que se trate, la apreciación de la existencia de una deficiencia del mercado constituye un requisito previo a la calificación de una actividad como SIEG y, por lo tanto, que la condición relativa a la insuficiencia o ausencia de iniciativa privada es inherente al primero de los criterios Altmark y requiere un examen cuidadoso.

109 Además, la Comisión y Corsica Ferries alegan que el margen de apreciación reconocido a los Estados miembros en la definición de los SIEG está limitado por el Reglamento sobre cabotaje marítimo, tal como fue interpretado por el Tribunal de Justicia, en particular, en la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107). Ello supone, en su opinión, que el servicio de que se trate debe responder a una necesidad real de servicio público, motivada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de libre competencia, y que el ámbito del SIEG debe ser necesario y proporcionado a dicha necesidad. Durante la vista, la Comisión precisó que consideraba que la demostración de la existencia de una necesidad real de servicio público constituía una exigencia más gravosa que la demostración de la existencia de la deficiencia del mercado, tal y como aparece definida en la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Colt Télécommunications France/Comisión (T-79/10, no publicada, EU:T:2013:463).

110 En segundo lugar, la Comisión y Corsica Ferries consideran que la SNCM se equivoca al negar la existencia de una relación entre el Reglamento sobre cabotaje marítimo y el control de las ayudas estatales. Asimismo, estiman que es manifiestamente inexacto afirmar que dicho Reglamento sólo afecta a las situaciones en que la prestación de servicios está sometida a una previa autorización. En cuanto a la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), señalan que no trata únicamente de la cuestión de si es posible supeditar una actividad de transporte marítimo a una autorización previa, sino que contiene un razonamiento muy claro sobre la forma en que deben interpretarse las disposiciones del Reglamento sobre cabotaje marítimo, teniendo en cuenta su objetivo, que consiste en garantizar la libre prestación de servicios de cabotaje marítimo y en que sólo sean aceptables las restricciones de dicha libertad si están justificadas por una necesidad real de servicio público y son necesarias y proporcionadas para satisfacer esa necesidad. Añaden que es evidente que el hecho de subvencionar una oferta de servicios celebrando con un determinado operador un contrato de servicio público contemplado en dicho Reglamento puede suponer un obstáculo a la libre prestación de servicios.

111 Debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir lo que consideran un SIEG y que, en consecuencia, la definición de estos servicios por parte de un Estado miembro sólo puede ser cuestionada por la Comisión en caso de error manifiesto (véanse las sentencias de 15 de junio de 2005, Olsen/Comisión, T-17/02, EU:T:2005:218, apartado 216 y jurisprudencia citada, y de 22 de octubre de 2008, TV2/Danmark y otros/Comisión, T-309/04, T-317/04, T-329/04 y T-336/04, EU:T:2008:457, apartado 101 y jurisprudencia citada).

112 Sin embargo, la capacidad de un Estado miembro para definir los SIEG no es ilimitada y no puede ejercerse de forma arbitraria con el único fin de evitar que a un sector concreto se le apliquen las normas sobre competencia (sentencia de 12 de febrero de 2008, BUPA y otros/Comisión, T-289/03, EU:T:2008:29, apartado 168).

113 En particular, cuando existan normas específicas del Derecho de la Unión que definan el contenido y el ámbito del SIEG, vinculan la apreciación de los Estados miembros, de conformidad con el apartado 46 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO 2012, C 8, p. 4; en lo sucesivo, «Comunicación SIEG»). Como señala acertadamente la Comisión, estas normas suelen buscar una armonización de las legislaciones con el fin de suprimir los obstáculos a las libertades de circulación y a la libre prestación de servicios, y el hecho de que se adopten sobre la base de disposiciones del Tratado distintas de las que se refieren al control de las ayudas estatales y de que tengan como primer objetivo la realización del mercado interior no limita en absoluto su pertinencia a la luz del primer criterio Altmark.

114 Pues bien, en este asunto, como alegan fundadamente la Comisión y Corsica Ferries, tales normas existían, concretamente, las disposiciones del Reglamento sobre cabotaje marítimo. A este respecto, debe recordarse que el artículo 1 de dicho Reglamento consagra el principio de libre prestación de servicios de cabotaje marítimo en la Unión. En el mismo sentido, su tercer considerando precisa que pretende superar las restricciones a esta libre prestación.

115 En su artículo 4, el Reglamento sobre cabotaje marítimo contempla posibles excepciones a dicho principio rector, a saber, la facultad de que los Estados miembros celebren contratos de servicio público con compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas o entre islas o de imponer OSP como condición para la prestación de servicios de cabotaje. A este respecto, debe señalarse que, como reconoce, por cierto, la SNCM, el CDSP constituye indudablemente un contrato de servicio público, según la definición que del mismo da el artículo 2, punto 3, de dicho Reglamento, de contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y un armador de la Unión a fin de ofrecer al público servicios de transporte suficientes. Debe añadirse que el artículo 4, apartado 2, de dicho Reglamento estipula que, cuando impongan OSP, los Estados miembros deben limitarse a los requisitos relativos a los puertos a los que se debe prestar el servicio, a la regularidad, la continuidad, la frecuencia, la capacidad de llevar a cabo el servicio, las tarifas practicadas y a la tripulación del buque. Según esa misma disposición, cuando sea de aplicación cualquier compensación por OSP será accesible a cualquier armador de la Unión.

116 Por lo tanto, debe confirmarse la consideración de la Comisión según la cual, en el presente asunto, la facultad de apreciación de las autoridades francesas estaba limitada por las disposiciones del Reglamento sobre cabotaje marítimo.

117 Por otra parte, debe señalarse que la Comisión también se ajustó a Derecho al tener en cuenta en la Decisión impugnada la interpretación que hizo el Tribunal de Justicia de dichas disposiciones en la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107). En el asunto que dio lugar a dicha sentencia, el Tribunal de Justicia debía interpretar, en particular, los artículos 1 y 4 del Reglamento sobre cabotaje marítimo y precisar las condiciones en que la prestación de servicios de cabotaje marítimo podía estar sujeta a un régimen de autorización administrativa previa.

118 Al interpretar las disposiciones controvertidas del Reglamento sobre cabotaje marítimo, el Tribunal de Justicia expuso, en particular, el siguiente razonamiento:

«34. La aplicación de un régimen de autorización administrativa previa como medio para imponer [OSP] presupone que las autoridades nacionales competentes hayan podido, en primer lugar, comprobar, en trayectos concretos, la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en el caso de que su prestación se dejase únicamente en manos de las fuerzas del mercado. Dicho de otro modo, deberá poder demostrarse la existencia de una necesidad real de servicio público.

35. Por otro lado, para que pueda estar justificado un régimen de autorización administrativa previa, ha de demostrarse asimismo que dicho régimen es necesario para poder imponer [OSP] y que es proporcionado respecto al fin perseguido, de forma que no podría alcanzarse el mismo objetivo con medidas menos restrictivas de la libre circulación de servicios, en particular, mediante un sistema de declaraciones *a posteriori* […]

36. A este respecto, no puede descartarse que la autorización administrativa previa sea en sí misma un medio adecuado que permita concretar el contenido de las [OSP] que deben imponerse a un armador individual teniendo en cuenta su situación concreta o controlar previamente la aptitud de un armador para cumplir dichas obligaciones.

37. Sin embargo, el referido régimen no puede legitimar un comportamiento discrecional de las autoridades nacionales que prive de eficacia a las disposiciones comunitarias y, en particular, a las relativas a una libertad fundamental como la que es objeto del procedimiento principal […]».

119 Ciertamente, el objeto del asunto que dio lugar a la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), era un régimen de autorización administrativa previa y no, como en el presente asunto, una DSP que lleva aparejada la concesión de compensaciones. No obstante, el razonamiento desarrollado por el Tribunal de Justicia en dicha sentencia, que se basa en una interpretación del Reglamento sobre cabotaje marítimo en función de su objetivo fundamental, consistente en garantizar la libre prestación de los servicios de cabotaje marítimo y, por lo tanto, aceptar solamente restricciones a tal libertad en condiciones muy estrictas, es plenamente extrapolable al caso de autos.

120 A este respecto, ha de recordarse que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, el artículo 56 TFUE no sólo exige eliminar toda discriminación en perjuicio del prestador de servicios por razón de su nacionalidad o por el hecho de estar establecido en un Estado miembro distinto de aquel en que se realice la prestación, sino también suprimir cualquier restricción, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros, que suponga prohibir, obstaculizar o hacer menos interesantes las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos (además de las sentencias citadas en la nota a pie de página n.º 63 de la Decisión impugnada, véanse la sentencia de 7 de octubre de 2010, dos Santos Palhota y otros, C-515/08, EU:C:2010:589, apartado 29 y jurisprudencia citada; la sentencia de 19 de diciembre de 2012, Comisión/Bélgica, C-577/10, EU:C:2012:814, apartado 38, así como la sentencia de 11 de septiembre de 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, apartado 44 y jurisprudencia citada). Pues bien, está fuera de toda duda que la concesión de una compensación económica a un prestador de servicios en particular, a saber, el concesionario de un servicio público, puede obstaculizar o hacer menos atractiva la prestación de esos mismos servicios por parte de los operadores que no se beneficien de la misma compensación. En efecto, el importe de ésta otorga a su beneficiario una ventaja decisiva sobre sus competidores y, en consecuencia, les disuade de ofrecer los servicios de que se trata.

121 En el caso de autos, la DSP era tanto más lesiva para la libre prestación de servicios de cabotaje marítimo cuanto que, como se desprende de lo señalado por la Comisión en el punto 44 de su decisión de incoación del procedimiento de investigación formal, el CDSP imponía en su artículo 3, párrafo segundo, condiciones particularmente restrictivas a los nuevos entrados en las líneas con salida desde Marsella a Córcega. Esta disposición presenta, en efecto, el siguiente tenor:

«Puede ejercerse la competencia en las siguientes condiciones: respecto de cada una de dichas líneas, cualquier compañía podrá llevar a cabo, sin compensación económica, un servicio regular que, durante todo el año, efectúe como mínimo dos rotaciones por semana, en condiciones tales que no pueda perjudicar las condiciones económicas del operador del servicio público y, en consecuencia, la [OTC] determinará los días de salida y llegada, previo acuerdo de la Asamblea de Córcega. Esta condición será objeto de un compromiso en firme. En caso de incumplimiento, en todo o en parte, de dicho compromiso, se aplicará una sanción de dos millones de euros a la compañía cuyo abono será garantizado mediante un aval bancario de un importe equivalente. Este aval bancario deberá será prestado por una entidad bancaria establecida en la Unión Europea, que tenga una calificación a largo plazo "Standard and Poors A+" (o equivalente).»

122 En este contexto, ha de rechazarse la observación de la SNCM en el sentido de que la DSP no impidió la entrada de Corsica Ferries en el mercado ni que ésta alcanzara rápidamente una «posición dominante». En efecto, no puede excluirse que, de no haber existido la DSP, la entrada de Corsica Ferries en el mercado y el desarrollo de sus actividades en dicho mercado hubieran sido todavía más rápidas o que otros operadores también hubiesen entrado.

123 Por otra parte, contrariamente a lo que alega la SNCM, del hecho de que la adjudicación de la DSP se realizase en el marco de una licitación con participación de Corsica Ferries no puede deducirse que se haya eliminado la restricción de la libre prestación de servicios resultante del abono de la compensación económica únicamente al concesionario del servicio público. Ciertamente, cuando la DSP se produce tras una licitación verdaderamente abierta, transparente y no discriminatoria, puede reducirse la importancia de esa restricción. Sin embargo, no es menos cierto que tal restricción perdura durante todo el período de prestación del servicio público de que se trata.

124 A la vista de lo que antecede, en particular, de la interpretación dada por el Tribunal de Justicia al Reglamento sobre cabotaje marítimo en la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107) (véase el anterior apartado 118), procede considerar conforme a Derecho la conclusión expresada por la Comisión en la Decisión impugnada, al verificar el cumplimiento del primero de los requisitos Altmark, según la cual, «el ámbito del servicio público definido por un contrato de servicio público [debía] ser necesario y proporcionado respecto a una necesidad real de servicio público, demostrada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en condiciones normales de mercado» (considerando 136 de la Decisión impugnada).

125 En estas circunstancias, no es necesario pronunciarse con mayor profundidad acerca de las consideraciones formuladas por las partes en relación con la pertinencia en el presente asunto de la sentencia de 16 de septiembre de 2013, Colt Télécommunications France/Comisión (T-79/10, no publicada, EU:T:2013:463). No obstante, ha de subrayarse que, en un caso como el de autos, las autoridades nacionales no pueden ser dispensadas de demostrar la existencia de una falta de iniciativa privada. En efecto, se desprende claramente del apartado 34 de la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), que la demostración de la existencia de una necesidad real de servicio público está vinculada a la de la existencia de tal carencia. En otros términos, lo que determina la necesidad real de servicio público es la constatación de la falta de iniciativa privada.

126 Del conjunto de consideraciones anteriores se desprende que el segundo y el cuarto submotivos de la primera parte del primer motivo deben desestimarse por infundados.

– Sobre el tercer submotivo, basado en que la Comisión ignoró las normas en materia de carga de la prueba

127 La SNCM alega que la Comisión ignoró las normas sobre carga de la prueba al analizar el primer criterio Altmark. A este respecto, por una parte, afirma que la Comisión impuso sistemáticamente a la República Francesa la carga de probar la necesidad del servicio público y la falta de iniciativa privada. Por otra parte, con cita de dos apreciaciones expresadas por la Comisión en los considerandos 165 y 166 de la Decisión impugnada, sostiene que, al contrario, la propia Comisión se eximió de cualquier carga de la prueba en varios aspectos fundamentales de su análisis de dicho criterio.

128 En su réplica, la SNCM añade que el «análisis […] en tres etapas» invocado por la Comisión (véase el apartado 130 posterior) es inédito y que no se menciona ni en la decisión de incoación del procedimiento de investigación formal ni en la Decisión impugnada y carece de una base jurídica previamente establecida. Además, según la SNCM, este análisis es especialmente difícil, incluso imposible, de demostrar.

129 La Comisión, apoyada por Corsica Ferries, niega haber ignorado las normas sobre la carga de la prueba.

130 Por una parte, la Comisión alega que corresponde al Estado miembro de que se trate justificar el obstáculo a la libre prestación de servicios y demostrar su necesidad y proporcionalidad. Más precisamente, para demostrar que existe una necesidad real de servicio público que justifica la adjudicación de una DSP, las autoridades francesas deberían haber probado, primero, que existía una demanda por parte de los usuarios, segundo, que dicha demanda no podía ser atendida por los operadores del mercado si no existía una obligación en ese sentido establecida por los poderes públicos y, tercero, que el recurso a simples OSP no bastaba para paliar tal carencia. Aclara que, de ese modo, no está enunciando un análisis enteramente nuevo, sino que, simplemente, está recordando de manera sintética las lagunas de las autoridades francesas y de la SNCM en cuanto a la existencia de una necesidad real de servicio público. Añade que esta demostración ni es inédita ni especialmente difícil de realizar.

131 Por otra parte, la Comisión rechaza la alegación de la SNCM de que algunas de las apreciaciones formuladas en los considerandos 165 y 166 de la Decisión impugnada no se basan en ningún elemento probatorio.

132 Procede considerar que no puede reprocharse a la Comisión haber ignorado las normas en materia de carga de la prueba cuando analizó el primer criterio Altmark.

133 En efecto, por una parte, se desprende de las consideraciones expuestas al examinar los submotivos segundo y cuarto de la primera parte del primer motivo (véanse los anteriores apartados 111 a 126) que, para que un servicio de cabotaje marítimo pueda calificarse de SIEG, es necesario que responda a una necesidad real de servicio público, demostrada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de libre competencia, y que el ámbito del SIEG sea necesario y proporcionado a esa necesidad. Pues bien, corresponde, sin género de dudas, al Estado miembro interesado y no a la Comisión llevar a cabo esa demostración, presentando para ello elementos suficientemente persuasivos. A este respecto, debe ponerse de relieve que, contrariamente a lo que ha sostenido la SNCM en la vista (véase el anterior apartado 106), el Estado miembro no puede limitarse a invocar que existe un «interés general en un sentido muy amplio». La falta de aportación de pruebas por parte del Estado miembro que demuestren que se cumplen los criterios antes mencionados, o el incumplimiento de los mismos, puede constituir un error manifiesto de apreciación que la Comisión está obligada a tener en cuenta.

134 En cuanto a la demostración en tres fases enunciada por la Comisión como método para determinar la existencia de una necesidad real de servicio público (véase el anterior apartado 130), ha de señalarse que, contrariamente a lo que afirma la SNCM, no representa en absoluto un requisito probatorio adicional no previsto por la Decisión impugnada. Tal demostración constituye simplemente una forma alternativa de presentar el análisis que la Comisión utilizó en la Decisión impugnada para comprobar el cumplimiento del primero de los criterios Altmark (véase el anterior apartado 45), y cuya conformidad a Derecho ha quedado confirmada al examinar los submotivos segundo y cuarto de la primera parte del primer motivo (véanse los anteriores apartados 111 a 126). Así pues, en primer lugar, si no existe demanda por parte de los usuarios para todos o para una parte de los servicios incluidos en el ámbito del servicio público definido por las autoridades nacionales, no está claro que dicho servicio público o su ámbito puedan considerarse necesarios y proporcionados en relación con una necesidad real de servicio público. Además, tampoco puede existir tal necesidad si la demanda de los usuarios puede ser satisfecha por los operadores del mercado sin que los poderes públicos establezcan una obligación en ese sentido. En otras palabras, como ya se ha dicho en el anterior apartado 125, si no falta la iniciativa privada, no puede existir una necesidad real de servicio público. Por último, aunque exista una demanda de los usuarios y ésta no pueda atenderse por el simple juego de las fuerzas del mercado, también es preciso que las autoridades nacionales adopten preferentemente el enfoque que menos perjudique las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior. Pues bien, como alega con buen criterio la Comisión al contestar a una de las preguntas escritas del Tribunal, por lo que se refiere al sector del cabotaje marítimo, la imposición de OSP aplicables a todos los transportistas que deseen prestar sus servicios en un determinado enlace, sin que necesariamente se conceda una compensación económica (véase el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo) conlleva restricciones menos importantes de la libre prestación de servicios que la concesión de una compensación económica a un determinado transportista o a un número limitado de transportistas en el marco de una DSP.

135 Debe añadirse que la demostración criticada por la SNCM no reviste especial dificultad, dado que, en efecto, las necesidades de servicio público pueden valorarse fácilmente, entre otros medios, a través de estudios de mercado, consultas públicas o convocatorias de proyectos, nada de lo cual se ha llevado a cabo en el presente asunto por parte de las autoridades francesas antes de aprobar el principio de renovación de una DSP para la conexión de Córcega por vía marítima.

136 Por otra parte, la SNCM se equivoca al afirmar que las dos apreciaciones formuladas por la Comisión en los considerandos 165 y 166 de la Decisión impugnada, que reproduce, no se basan en ningún elemento probatorio. En efecto, tales apreciaciones resultan del examen que la Comisión realiza de elementos que constan en el expediente.

137 En primer lugar, por lo que se refiere a la primera apreciación que es objeto de crítica, realizada en el considerando 165 de la Decisión impugnada, debe señalarse que la frase de la que procede empieza por señalar que «el servicio prestado por Corsica Ferries respondía a las normas de las OSP aplicables a cualquier conexión entre la Francia continental y Córcega» y que no puede ponerse en duda esta constatación. Así, las compañías que, como Corsica Ferries, ofrecían servicios de transporte marítimo, en particular, en el enlace Tolón-Córcega estaban sujetas a OSP en materia de regularidad, continuidad, frecuencia de las travesías, capacidad para llevar a cabo el servicio, tarifas y tripulación de los buques, y todo ello, en el marco del régimen de ayudas de carácter social descrito en el apartado 14 de la presente sentencia. Dichas compañías debían presentar todas las pruebas de su capacidad para asegurar el servicio, estar al corriente en sus obligaciones fiscales y sociales, comunicar a la OTC, con carácter previo, su programa de explotación y garantizar, al menos, dos rotaciones por semana, durante todo el año, entre Tolón y Córcega. Las tripulaciones de sus buques estaban sujetas a la normativa francesa. Además, se fijaban tarifas sociales máximas para cada una de las categorías de personas beneficiarias de tales tarifas.

138 Era legítimo que, comparando los requisitos inherentes a dichas OSP con las obligaciones establecidas en el pliego de cláusulas del CDSP para el servicio adicional, que eran menos rigurosas que las aplicables al servicio básico (véanse el considerando 141 de la Decisión impugnada y el apartado 151 posterior), la Comisión considerara que el servicio prestado por Corsica Ferries «no presentaba diferencias cualitativas con el servicio prestado en el marco del servicio adicional», apreciación que ha sido objeto de crítica por parte de la SNCM.

139 En cuanto a la segunda apreciación criticada, que figura en el considerando 166 de la Decisión impugnada, debe señalarse que de la lectura de conjunto de dicho considerando se desprende que, con tal apreciación, lo que la Comisión quiere expresar, en esencia, es que los servicios prestados por Corsica Ferries con salida desde Tolón se prestan de un modo satisfactorio y en condiciones (de precio, características de calidad objetivas, continuidad y acceso al servicio) compatibles con el interés general. Pues bien, esta apreciación está justificada no sólo a la vista de los razonamientos expresados en el anterior apartado 137, sino también, de manera más general, teniendo en cuenta el hecho, muy acertadamente señalado por la Comisión, de que las condiciones inherentes a las OSP aplicables a las conexiones marítimas entre Francia continental y Córcega fueron definidas por la OTC con arreglo al Reglamento sobre cabotaje marítimo. Por lo tanto, dichas OSP deben considerarse obligaciones dirigidas a que los servicios de cabotaje marítimo se presten en condiciones compatibles con el interés general y que un armador de la Unión no asumiría, o no lo haría en la misma medida, si considerara su propio interés comercial (véanse, a este respecto, el artículo 2, punto 4, del Reglamento sobre cabotaje marítimo y los apartados 47 y 48 de la Comunicación SIEG). Por lo tanto, era posible considerar, legítimamente, que todas las prestaciones de servicios de cabotaje marítimo incluidas en el ámbito de dichas OSP se estaban llevando a cabo de una forma acorde con el interés general en relación con los parámetros cualitativos regulados por las OSP y enumerados en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje marítimo, entre ellos, los enunciados en el considerando 166 de la Decisión impugnada.

140 Del conjunto de lo que antecede, debe concluirse que procede desestimar, por infundados, el tercer submotivo de la primera parte del primer motivo y, por tanto, la primera parte del motivo en su integridad.

Sobre la segunda parte del motivo, basada en que la Comisión cometió un error de Derecho, un error de hecho y un error manifiesto de apreciación al equiparar las capacidades adicionales que habían de aportarse durante los períodos de máxima afluencia con un servicio adicional y al evaluar dicho servicio separadamente del servicio básico con arreglo al primer criterio Altmark

141 En el marco de la segunda parte del primer motivo, la SNCM sostiene que la Comisión cometió un error de Derecho, un error de hecho y un error manifiesto de apreciación al equiparar las capacidades adicionales que habían de aportarse durante los períodos de máxima afluencia con un servicio adicional y al evaluar dicho servicio separadamente del servicio básico con arreglo al primero de los criterios Altmark.

142 Esta segunda parte del motivo se divide a su vez en tres submotivos, el último de los cuales se invoca con carácter subsidiario.

– Sobre el primer submotivo, basado en que el CDSP no establece una distinción entre el servicio básico y el servicio adicional

143 La SNCM expone que el CDSP no distingue entre el servicio básico y el servicio adicional, contrariamente a lo que se señala en el considerando 137 de la Decisión impugnada, que, en su opinión, constituye el fundamento de todo el razonamiento de la Comisión. Considera que el contenido del supuesto servicio adicional no se halla definido en disposiciones específicas y perfectamente identificables del pliego de cláusulas. En su opinión, al prever capacidades mínimas

adicionales para determinados períodos del año, las partes del CDSP en modo alguno quisieron crear dos servicios que pudieran prestarse independientemente el uno del otro. Considera que no es relevante el hecho de que la nueva DSP para el período 2014-2023 fuera a dejar de cubrir el servicio adicional, limitándose al servicio básico, pues tal exclusión se explica por motivos presupuestarios. Añade, por otra parte, que la inclusión en el ámbito del servicio público de servicios correspondientes a los períodos de máxima afluencia para evitar cualquier riesgo de «descremar el mercado» es la única solución compatible con la jurisprudencia derivada de la sentencia de 19 de mayo de 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Por último, alega que la compensación por servicio público establecida en el CDSP se abona cada año y se calcula a tanto alzado para el conjunto de los servicios prestados por los concesionarios.

144 La Comisión, apoyada por Corsica Ferries, refuta las alegaciones de la SNCM.

145 Debe señalarse lo acertado de la afirmación realizada por la Comisión, en el considerando 137 de la Decisión impugnada, de que la distinción entre los servicios de transporte que se deben prestar a lo largo de todo el año en el marco del servicio básico y la capacidad adicional que debe prestarse en los períodos de máxima afluencia, a saber, el servicio adicional, resultaba claramente del pliego de cláusulas del CDSP.

146 A este respecto, ha de ponerse de relieve, en primer lugar, que el servicio adicional, que sólo se refiere a tres de las cinco líneas contempladas en la DSP, es objeto de disposiciones específicas del pliego de cláusulas del CDSP, a saber, el punto I, letra a), apartado 2 (línea Marsella-Bastia), el punto I, letra b), apartado 2 (línea Marsella-Ajaccio) y el punto I, letra d), apartado 1.4 (línea Marsella-Propriano) de dicho pliego.

147 Por lo tanto, carece de pertinencia la alegación de la SNCM, en tal contexto, relativa a que el CDSP no haga «referencia en ningún momento» a la expresión «servicio adicional» como tal. En cualquier caso, dicha alegación no tiene fundamento por cuanto, en la página 1 del pliego de cláusulas anexo al CDSP, se precisa que los servicios de que se trata «comprenden, en cada línea, un servicio de pasajeros y mercancías permanente y, en alguna de las líneas, un servicio de pasajeros adicional para las puntas de tráfico». Asimismo, cabe señalar que, como observa acertadamente Corsica Ferries, la propia SNCM, en determinados informes de ejecución de la DSP que está obligada a redactar cada año, distingue expresamente el servicio permanente y el servicio adicional.

148 En segundo lugar, ha de subrayarse que, contrariamente a lo que sostiene la SNCM, la conclusión de la Comisión según la cual el servicio básico y el servicio adicional constituyen dos tipos de servicio distintos no se basa «íntegramente» en la afirmación objeto de crítica que figura en el considerando 137 de la Decisión impugnada, cuya nota a pie de página, que lleva el n.º 64, se remite a las disposiciones específicas citadas en el apartado anterior 146. En efecto, esta conclusión se basa asimismo en una serie de elementos distintos que se exponen a continuación.

149 Primero, debe recordarse que el servicio básico se refiere al transporte marítimo de pasajeros y de mercancías, mientras que el servicio adicional sólo se refiere al transporte de pasajeros.

150 Segundo, hay que señalar, por lo que se refiere al servicio básico, que el pliego de cláusulas del CDSP establece, para cada una de las líneas, trayecto por trayecto, capacidades mínimas diarias, mientras que, cuando se trata del servicio adicional, fija únicamente, aunque también para cada una de las líneas, trayecto por trayecto, capacidades mínimas globales por períodos.

151 Tercero, ha de observarse que los dos tipos de servicio están sometidos a obligaciones diferentes, en particular, en términos de horarios y frecuencia de las travesías, y que las que son de aplicación al servicio básico son más rigurosas que las que se aplican al servicio adicional. De esta forma, mientras que el pliego de cláusulas del CDSP establece horarios estrictos de salida y llegada para el servicio básico, no impone ningún horario concreto para el servicio adicional. Del mismo modo, mientras que

ese pliego de cláusulas establece, para el servicio básico, que el transporte de pasajeros debe garantizarse en cada sentido diariamente (aunque sólo tres veces por semana para la línea Marsella-Propriano) y durante todo el año, por lo que respecta al servicio adicional, no establece ninguna obligación en términos de frecuencia de las travesías. Ciertamente, de ese mismo pliego de cláusulas se desprende que, en el supuesto del servicio adicional, los días y horarios de los viajes deben ser objeto de un protocolo de acuerdo «explícito y previo» con la OTC. No obstante, esto se explica, sobre todo, por el carácter contractual del CDSP y no es menos cierto que la SNCM dispone así de una flexibilidad mayor que la que tiene en relación con el servicio básico. Debe añadirse que, por lo que atañe a este último servicio, los trayectos deben hacerse sin escala, mientras que, cuando se trata del servicio adicional, no se establece tal exigencia.

152 Cuarto, como se desprende del anexo 2 del CDSP y se expone más pormenorizadamente en los apartados 160 y 161 de la presente sentencia, el servicio básico se lleva a cabo utilizando buques de carga mixtos, que permiten transportar tanto pasajeros como mercancías, mientras que el servicio adicional se lleva a cabo utilizando ferris, que únicamente permiten el transporte de pasajeros (y de sus vehículos).

153 Quinto, también se desprende del anexo 2 del CDSP que la explotación del servicio adicional era sólo competencia de la SNCM. En efecto, en el mismo, se establece que los buques utilizados para «garantizar las capacidades adicionales del servicio de pasajeros de las líneas de Ajaccio, [de] Bastia y [de] Propriano» son los buques *Danielle Casanova* y *Napoléon Bonaparte*. Pues bien, esos dos buques forman parte de la flota de la SNCM y no de la CMN. De esta manera, en la práctica, la única que ha garantizado la explotación del servicio adicional ha sido la SNCM.

154 En tercer lugar, por lo que atañe a la alegación formulada por la SNCM en el sentido de que no es posible ampararse en el hecho de que la nueva DSP para el período 2014-2023 ya no incluya el servicio adicional, y se limite al servicio básico, por deberse tal exclusión, fundamentalmente, a motivos presupuestarios, debe ser desestimada por inoperante. En efecto, dicho argumento, basado en la nueva DSP, ya fue invocado por Corsica Ferries durante el procedimiento administrativo, pero la Comisión no lo recogió, como tal, en la Decisión impugnada como base de su razonamiento. Sea como fuere, el hecho de que esa nueva DSP ya no cubra el servicio adicional demuestra, efectivamente, que este último servicio no es indispensable para el buen desarrollo del servicio básico, tanto por motivos técnicos, como por consideraciones de orden económico, y que ambos tipos de servicio son disociables.

155 En cuarto lugar, se equivoca la SNCM al invocar la jurisprudencia derivada de la sentencia de 19 de mayo de 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). En efecto, como ya se ha señalado en el anterior apartado 101, se desprende de los autos que tanto el servicio básico como el servicio adicional presentaban un importante déficit de explotación, lo cual excluía cualquier posibilidad de compensación económica entre ellos. Así lo demuestran especialmente las cuentas de resultados analíticas de la SNCM, anexas a las observaciones que esta última formuló el 5 de noviembre de 2012 en el marco del procedimiento administrativo, de las que se desprende que, para cada año del período 2007-2011, y por lo que se refiere tanto a los ferris como a los buques de carga mixtos, los costes directos (es decir, concretamente, los gastos marítimos, de tripulación y de suministros) eran superiores a los ingresos netos.

156 En quinto lugar, aunque es cierto que, como alega la SNCM y como se señala, además, en el considerando 47 de la Decisión impugnada, las compensaciones adeudadas a aquélla se fijaban de manera global en el artículo 2 del CDSP, no es menos cierto que se desprende de las cuentas de resultados analíticas mencionadas en el apartado anterior que, en la práctica, dichas compensaciones se repartían entre el servicio básico, operado por los buques de carga mixtos, y el servicio adicional, operado por los ferris. En cualquier caso, la circunstancia de que dicho artículo establezca una compensación global para los dos tipos de servicio no es indicativa de si se pueden separar o no.

157 De lo anterior se deduce que el primer submotivo de la segunda parte del primer motivo debe desestimarse por infundado.

– Sobre el segundo submotivo, basado en que la Comisión equiparó erróneamente el servicio básico a las prestaciones que ofrecen los buques de carga y el servicio adicional a las que ofrecen los ferris

158 La SNCM afirma que la Comisión equiparó erróneamente el servicio básico a las prestaciones ofrecidas por los buques de carga y el servicio adicional a las ofrecidas por los ferris. Alega que el pliego de cláusulas del CDSP en modo alguno exige la utilización de buques diferentes para cada uno de estos tipos de servicio. Aclara que, al contrario, en la práctica, una parte del servicio adicional prestado corre a cargo de buques de carga y que los ferris pueden utilizarse para prestar el servicio básico, especialmente, en temporada baja, con ocasión de las paradas técnicas de los buques de carga. Para corroborar sus alegaciones, la SNCM se remite a los cuadros anexos a su escrito de demanda.

159 La Comisión y Corsica Ferries rechazan las alegaciones de la SNCM.

160 Debe señalarse que, como ya se ha hecho constar en el apartado 152 de la presente sentencia, el anexo 2 del CDSP indica que el servicio básico se lleva a cabo utilizando buques de carga mixtos, mientras que el servicio adicional, utilizando ferris. Como alega con razón Corsica Ferries, este hecho está confirmado, además, por los informes sobre la ejecución de la DSP redactados por la SNCM. Así, por ejemplo en el informe de ejecución relativo al año 2010 consta que el servicio básico se presta a través de «buques mixtos» y que son los «transbordadores de vehículos *Napoléon Bonaparte* y *Danielle Casanova* [los que] han asegurado las capacidades adicionales para el transporte de pasajeros durante los períodos de afluencia a los puertos de Bastia, [de] Ajaccio y [de] Propriano», hasta llegar a un total de 251 932 pasajeros transportados, «es decir, el 47 % del tráfico de la DSP-SNCM».

161 La alegación de la SNCM según la cual, en la práctica, se utilizaron buques de carga mixtos para el servicio adicional y, a la inversa, ferris para el servicio básico no ha quedado suficientemente probada. Más concretamente, los cuadros aportados por la SNCM para intentar corroborar tal alegación no son concluyentes. En efecto, en primer lugar, en uno de esos cuadros, concretamente el titulado «servicio adicional llevado a cabo por los buques de carga», hay errores de cálculo. Además, y, sobre todo, como con razón señala la Comisión, dichos cuadros contienen una asignación artificial de los excesos de capacidad (en número de plazas a bordo) de los diferentes buques que no guarda relación con la forma en la que, en la práctica, se prestaron los dos tipos de servicio. De esta forma, el cuadro titulado «servicio adicional llevado a cabo por los buques de carga» muestra, por lo que se refiere a las líneas Marsella-Bastia y Marsella-Ajaccio, en la segunda mitad del año 2007 y en cada año del período 2008-2013, la diferencia entre las capacidades que ofrecían los buques de carga de los concesionarios para esas líneas en el marco del servicio básico (cuadro titulado «servicio permanente prestado por los buques de carga») y las capacidades exigidas por el pliego de cláusulas del CDSP para ese mismo servicio y esas mismas líneas (cuadro titulado «pliego de cláusulas servicio permanente»). En otras palabras, dicho cuadro no es más que un simple inventario de los excesos de capacidad de los buques que garantizan el servicio básico en relación con los requisitos del pliego de cláusulas, excesos de capacidad que la SNCM asigna arbitrariamente a una supuesta prestación del servicio adicional por medio de buques de carga. En el mismo sentido, el cuadro titulado «servicio adicional prestado por los ferris» fija arbitrariamente las capacidades ofrecidas por los ferris de la SNCM en el marco del servicio adicional como el resultado de la diferencia entre las capacidades exigidas por el pliego de cláusulas del CDSP para dicho servicio (cuadro titulado «pliego de cláusulas servicio adicional») y los excesos de capacidad reflejados en el cuadro titulado «servicio adicional prestado por los buques de carga». Pues bien, de los autos se desprende que las capacidades ofrecidas por dichos ferris superaban ampliamente las mencionadas en el cuadro titulado «servicio adicional prestado por los ferris», de manera que, salvo que concurrieran circunstancias excepcionales, no había lugar a recurrir a buques de carga para garantizar la prestación del servicio adicional. En cuanto al cuadro titulado «servicio permanente llevado a cabo por los ferris», señala simplemente, sin aportar la menor justificación, que los ferris

contribuyeron cada año al servicio básico hasta un cierto número de plazas en las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia (en concreto, 13 000 plazas en la segunda mitad del año 2007 y 26 000 plazas en 2008). Por último, debe señalarse que el hecho de que haya podido haber casos aislados en los que un buque normalmente destinado al servicio básico haya sido utilizado en el marco del servicio adicional, y a la inversa, no basta en sí mismo para desmentir que, por principio, los buques de carga se destinaban al servicio básico y los ferris al servicio adicional.

162 De lo anterior se desprende que el segundo submotivo de la segunda parte del primer motivo debe rechazarse por infundado.

– Sobre el tercer submotivo, invocado con carácter subsidiario, basado en que el servicio adicional está justificado por la necesidad real de servicio público a la que responde el servicio básico

163 Con carácter subsidiario, la SNCM considera que el servicio adicional está justificado por la necesidad real de servicio público a la que responde el servicio básico. Afirma que, aun cuando existiera un servicio adicional que pudiera distinguirse del servicio básico, lo cual no ocurre, estos dos tipos de servicio no podrían ser objeto de una valoración independiente el uno del otro a los efectos de analizar el primer criterio Altmark.

164 En apoyo de este tercer submotivo, la SNCM alega dos series de argumentos. Mediante la primera, pretende fundamentalmente acreditar que se imponía un análisis global del servicio básico y del servicio adicional con arreglo a ciertas consideraciones distintas de las de orden técnico y económico. Mediante la segunda, pretende demostrar que estos dos tipos de servicios son complementarios desde el punto de vista técnico y económico.

165 La Comisión, apoyada por Corsica Ferries, solicita que se desestime este tercer submotivo.

166 Por lo que se refiere a la primera serie de argumentos, resulta obligado observar que ninguno de ellos permite concluir que haya existido un error de Derecho por parte de la Comisión por no haber procedido, en este caso, a un análisis global del servicio adicional y del servicio básico.

167 A este respecto, debe señalarse, en primer lugar, que la SNCM se equivoca al intentar poner en tela de juicio la apreciación de la Comisión, expresada en el considerando 139 de la Decisión impugnada, según la cual «solo sería legítimo considerar que el servicio adicional puede justificarse por la necesidad real de servicio público al que se ajusta el servicio básico si se demuestra que su explotación es […] indispensable para la del servicio básico, sobre la base de un conjunto de consideraciones técnicas y económicas». En efecto, si se incluyera el servicio adicional, que se diferencia claramente del servicio básico (véanse los anteriores apartados 145 a 154), en el ámbito del servicio público sin que ello se justifique por la existencia de complementariedades técnicas entre los dos tipos de servicio o por consideraciones de eficacia económica, es evidente que no se cumplirían los requisitos de necesidad y de proporcionalidad (por lo que se refiere a estos requisitos, véase el anterior apartado 124).

168 En segundo lugar, debe señalarse que la SNCM también yerra al afirmar que no existe ninguna diferencia de naturaleza entre el servicio básico y el servicio adicional. En efecto, de las consideraciones expuestas en los apartados 145 a 154 de la presente sentencia se desprende que ambos tipos de servicio presentan, en realidad, diferencias significativas.

169 En tercer lugar, suponiendo que también deba entenderse que el argumento de la SNCM mencionado en el anterior apartado 168 se basa en que los dos tipos de servicio tienen un objetivo común, a saber, garantizar la continuidad territorial, es preciso observar que dicho argumento tampoco puede prosperar.

170 En efecto, por una parte, y con carácter general, debe señalarse que el hecho de que dos tipos de servicio tengan un mismo objetivo no significa que automáticamente deba considerarse que constituyen en realidad un único y mismo tipo de servicio.

171 Por otra parte, la circunstancia de que tanto el servicio básico como el servicio adicional pretendan supuestamente garantizar la continuidad territorial no implica necesariamente, en particular desde la perspectiva de la existencia de una necesidad real de servicio público, que deban examinarse conjuntamente, como si se tratara de un todo inseparable.

172 En efecto, como atinadamente señala la Comisión, es perfectamente posible alcanzar el objetivo de continuidad territorial a través de las fuerzas del mercado y, al mismo tiempo, a través del servicio público. A este respecto, debe recordarse, por una parte, que, aunque el Estado miembro dispone de una amplia facultad de apreciación en la materia, sólo puede establecer un SIEG en la medida en que éste responda a una necesidad real de servicio público y, por otra parte, que, si la demanda ya está satisfecha por medio de las fuerzas del mercado, entonces, no puede existir tal necesidad (véanse los anteriores apartados 111 a 124). Así, para poder establecer un SIEG en el sector del cabotaje marítimo, no basta que el Estado miembro alegue que persigue un objetivo de continuidad territorial. Se requiere, además, que la realización de tal objetivo no esté ya garantizada por el simple juego de las fuerzas del mercado. Si este último permite alcanzar parcialmente dicho objetivo, la creación de tal SIEG sólo se justifica en la medida en que responda a la correspondiente carencia del mercado.

173 En el presente asunto, la Comisión señaló, con razón, como se expondrá más adelante, al examinarse la tercera parte del primer motivo, que la continuidad territorial entre Córcega y el continente francés ya estaba garantizada por el servicio básico complementado por las fuerzas del mercado, sujetas a OSP. Por lo tanto, aparte del hecho de que el servicio adicional no respondía claramente a una necesidad real de servicio público, ni siquiera era indispensable para la realización del objetivo teórico de continuidad territorial que le habían asignado las autoridades francesas.

174 En cuarto lugar, ha de considerarse vana la alegación de la SNCM de que el enfoque adoptado por la Comisión impide, en la práctica, el buen funcionamiento del servicio público, puesto que únicamente reserva a éste las actividades no rentables, excluyendo de esta forma cualquier mecanismo de compensación y disuadiendo a cualquier operador económico prudente e informado de prestar un servicio público. En efecto, como ya se ha subrayado en los apartados 101 y 155 de la presente sentencia, tanto el servicio básico como el servicio adicional presentaban un déficit de explotación importante y recurrente, lo cual excluía cualquier posibilidad de compensación económica entre ambos.

175 En quinto lugar, la SNCM afirma que la necesidad de un análisis global del servicio básico y del servicio adicional se deduce asimismo del apartado 6 de la resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 13 de julio de 2012 y de la práctica decisoria anterior de la Comisión en relación con anteriores DSP para la conexión de Córcega por vía marítima.

176 Ahora bien, por una parte, la SNCM no puede ampararse en el pasaje del apartado 6 de la resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 13 de julio de 2012 que cita. En efecto, ni la Comisión ni el juez de la Unión están vinculados por la interpretación que el Conseil d'État (Consejo de Estado) dé a las disposiciones del Reglamento sobre cabotaje marítimo. En el caso de autos, la SNCM tiene tanto menos motivo para invocar dicho pasaje cuanto que, en la fecha en la que el Conseil d'État (Consejo de Estado) dictó su resolución, la Comisión ya había incoado el procedimiento de investigación formal que condujo a la adopción de la Decisión impugnada.

177 Por otra parte, la SNCM tampoco puede invocar la práctica decisoria anterior de la Comisión relativa a las anteriores DSP para la conexión marítima de Córcega, y ello por los motivos que ya se han expuesto en los apartados 98 y 99 de la presente sentencia.

178 En cuanto a la segunda serie de argumentos, en primer lugar, debe señalarse que la Comisión tiene razón al señalar, en el considerando 141 de la Decisión impugnada, que no se había acreditado en modo alguno que el servicio básico y el servicio adicional fueran complementarios desde el punto de vista técnico.

179 A este respecto, debe recordarse, que, además de que dichos servicios están sujetos a obligaciones diferentes, especialmente en cuanto a horarios y frecuencia de las travesías (véase el anterior apartado 151), se llevan a cabo utilizando buques de distintos tipos y con finalidades diferenciadas (véanse los anteriores apartados 152, 160 y 161). En efecto, el servicio básico se lleva a cabo mediante buques de carga mixtos, que permiten el transporte de mercancías y de pasajeros, en tanto que el servicio adicional se lleva a cabo mediante ferris, que sólo permiten el transporte de los pasajeros y sus vehículos. Las diferencias técnicas entre esos dos tipos de buques no sólo impiden que los utilizados para prestar el servicio adicional se utilicen para prestar el servicio básico, sino también conseguir economías de escala, en particular, con respecto al mantenimiento y a la reparación de los medios náuticos. Aparte de ello, las tripulaciones deben ser objeto de una certificación diferente, dependiendo del tipo de buque, por lo que no son intercambiables.

180 No desvirtúa estas apreciaciones la alegación de la SNCM según la cual los dos tipos de servicio presentan «numerosas características técnicas comunes, especialmente por lo que se refiere a la calidad del servicio», y existen importantes sinergias entre ellos por el hecho de compartir las mismas infraestructuras portuarias, la misma red de agencias y los mismos medios telefónicos y telemáticos para las reservas de billetes, además del mismo personal de muelle y de que pueden utilizar los mismos procedimientos de certificación y de control de higiene y de seguridad alimentaria. En efecto, como acertadamente alega la Comisión, por una parte, las sinergias que se invocan sólo tienen un carácter relativamente marginal, pues los costes de los servicios de que se trata se generan principalmente en los medios náuticos y en las tripulaciones y, por otra parte, el hecho de compartir estructuras administrativas y comerciales comunes no puede considerarse una complementariedad válida a los efectos de la presente problemática, dado que, en cualquier caso, podría aplicarse el mismo criterio a todas las actividades de la SNCM.

181 Tampoco puede acogerse la alegación de la SNCM de que los ferris suelen sustituir a los buques de carga mixtos durante las paradas técnicas de estos últimos. En efecto, además de que los ferris no permiten el transporte de mercancías, de los cuadros incluidos en la letra B «Presentación de los años tipo» del anexo 2 del CDSP se desprende que, durante las paradas técnicas de los buques de carga mixtos, las travesías afectadas se llevan a cabo por otros buques de carga mixtos, designados en dichos cuadros por su nombre, y no por ferris.

182 En segundo lugar, se impone señalar que ninguno de los argumentos esgrimidos por la SNCM permite concluir que la inclusión del servicio adicional en el ámbito del servicio público estuviera justificada por consideraciones de eficacia económica.

183 A este respecto, ha de recordarse que en los apartados 101, 155 y 174 de la presente sentencia ya se ha señalado que el servicio adicional presentaba un déficit de explotación.

184 La argumentación de la SNCM según la cual este último servicio contribuía de manera fundamental, a través de los ingresos que generaba la explotación de la conexión marítima de Córcega en los períodos más lucrativos, al equilibrio económico global del servicio básico y de la DSP, así como la financiación de la continuidad territorial no puede prosperar.

185 A este respecto, debe considerarse, primeramente, que la SNCM se equivoca al reprochar a la Comisión no haber examinado si «[el servicio adicional], al cubrir, al menos, sus costes variables específicos, pudo contribuir a cubrir una parte de los costes fijos comunes con el servicio [de base]». En efecto, según las cuentas de resultados analíticas de la SNCM, presentadas por ésta en el

procedimiento administrativo, en cada año del período 2007-2011, los ingresos netos generados por los ferris eran inferiores a los costes directos de dicho servicio (es decir, concretamente, los gastos marítimos, de tripulación y de suministros) (véase el anterior apartado 155).

186 Por otra parte, es inútil que la SNCM reitere, en apoyo de dicha argumentación, su alegación de que los ferris también podían utilizarse para prestar el servicio básico. En efecto, tal alegación ha de desestimarse por los motivos que ya se han expuesto en los anteriores apartados 152, 160, 161 y 181.

187 Por último, en cuanto al argumento de la SNCM según el cual la contribución de los ingresos generados por el servicio adicional a la facturación global de dicha sociedad es muy importante, debido a que los períodos correspondientes a dicho servicio son los más rentables, ha de desestimarse por inoperante. En efecto, aun suponiendo que fuese cierto, no es menos cierto que dichos ingresos no eran suficientes para compensar los gastos directos inherentes a la prestación de ese servicio (véanse los anteriores apartados 101, 155, 174 y 185).

188 Del conjunto de lo que antecede ha de concluirse que procede rechazar por infundado el tercer submotivo de la segunda parte del primer motivo y, en consecuencia, la segunda parte del motivo en su integridad.

Sobre la tercera parte del motivo, invocada con carácter subsidiario, basada en que el servicio adicional, considerado aisladamente, cumple el primer criterio Altmark

189 En el marco de la tercera parte del primer motivo, invocada con carácter subsidiario, la SNCM alega que el servicio adicional, considerado aisladamente, cumple el primer criterio Altmark y que, en consecuencia, la Comisión incurrió en un error manifiesto de apreciación al estimar que la inclusión de dicho servicio en el ámbito del servicio público no respondía a una necesidad real de servicio público.

190 Esta tercera parte del motivo puede dividirse en cuatro submotivos.

– Sobre el primer submotivo, basado en que la Comisión se equivocó al considerar que los servicios de transporte de pasajeros con salida desde Marsella podían intercambiarse con los servicios con salida desde Tolón

191 La SNCM alega que la apreciación de la Comisión, reflejada en el considerando 160 de la Decisión impugnada, en el sentido de que «el servicio adicional era ampliamente sustituible desde el punto de vista de la demanda de pasajeros, a los servicios con salida desde Tolón y con destino a Bastia y Ajaccio, en el momento de otorgar el CDSP» se basa en un razonamiento manifiestamente erróneo.

192 La Comisión, apoyada por Corsica Ferries, se opone a las alegaciones de la SNCM.

193 En apoyo de su tesis, la SNCM afirma, en primer lugar, que el razonamiento de la Comisión se basa en un análisis sesgado y contradictorio de las estadísticas de tráfico de pasajeros.

194 Procede señalar que ninguna de las críticas expuestas por la SNCM en apoyo de tal afirmación está fundamentada.

195 Primeramente, es inútil que la SNCM reproche a la Comisión haber analizado, en los considerandos 154 y 155 de la Decisión impugnada, la evolución del tráfico de pasajeros entre el continente francés y Córcega entre 2002 y 2009, es decir, un período que abarca dos años posteriores a la adjudicación de la DSP. En efecto, tener en cuenta esos dos años, además de los años 2002 a 2007, permite apreciar las grandes tendencias de la evolución del tráfico de pasajeros durante un período prolongado y

comprobar que no había disminuido después de la adjudicación de la DSP. Por lo demás, procede señalar que la SNCM ni siquiera alega que, después de 2007, la evolución del tráfico de pasajeros presentara diferencias significativas en relación con la de los años anteriores.

196 Segundo, hay que considerar que la observación de la SNCM según la cual, durante el período 2002-2009, el tráfico de pasajeros con salida desde Marsella permaneció prácticamente estable mientras que el tráfico con salida desde Tolón experimentó un fuerte incremento no contradice en absoluto la conclusión de la Comisión relativa a la existencia de intercambiabilidad, desde el punto de vista de la demanda, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros que se ofrecen en el enlace Marsella-Córcega con los del enlace Tolón-Córcega.

197 En efecto, de los autos se desprende que, como se señala en el considerando 154 de la Decisión impugnada, el tráfico global correspondiente al transporte marítimo de pasajeros entre el continente francés y Córcega aumentó sensiblemente durante el período 2002-2009 (+ 31,6 %) y que dicho incremento fue absorbido, en gran medida, por los prestadores que operan con salida desde Tolón (+ 150 %), y no por los que operan con salida desde Marsella (– 1,7 %). La observación de la SNCM en el sentido de que el incremento del tráfico con salida desde Tolón estuvo acompañado de una gran estabilidad del tráfico con salida desde Marsella no tiene en cuenta el crecimiento del tráfico global ni la evolución de la cuota de mercado de los operadores. Pues bien, es innegable que, en tal contexto de incremento general del tráfico entre Córcega y el continente francés, la cuota de mercado de los prestadores que operan con salida desde Tolón aumentó considerablemente, mientras que la de los prestadores que operan con salida desde Marsella disminuyó. No resulta determinante, a estos efectos, que en términos absolutos el número de pasajeros del enlace Marsella-Córcega casi llegase a estancarse, puesto que, en proporción a su cuota de mercado, sufrió un franco retroceso. De ello podía deducirse claramente que se había producido una transferencia del tráfico de transporte marítimo de pasajeros del enlace Marsella-Córcega hacia el enlace Tolón-Córcega y, por lo tanto, que, desde el punto de vista de la demanda, los servicios ofrecidos en el primer enlace podían sustituirse con los ofrecidos en el segundo.

198 Ha de añadirse que la SNCM no pone en duda los razonamientos expuestos en el considerando 157 de la Decisión impugnada, que es del siguiente tenor:

«De hecho, la evolución del tráfico entre Francia continental y Córcega en beneficio de los enlaces desde Tolón es mucho más evidente para el servicio adicional. Entre 2002 y 2005, el tráfico real registrado en el servicio adicional disminuyó en 208 213 pasajeros en el enlace Marsella-Córcega, mientras que el tráfico aumentó en 324 466 pasajeros en el enlace Tolón-Córcega durante el mismo período. La disminución de la cuota del tráfico realizado por el servicio adicional a favor de otros operadores de mercado, en un contexto de aumento global del tráfico desde 2002, indica un alto grado de intercambiabilidad entre estos dos servicios.»

199 Tercero, se equivoca la SNCM al sostener que el análisis de la Comisión que figura en el considerando 154 de la Decisión impugnada entra en contradicción con el considerando 155 de dicha Decisión, en el que la Comisión, según la SNCM, había declarado que la evolución señalada no parecía poder imputarse a un efecto de vasos comunicantes con Italia, puesto que el tráfico marítimo de viajeros entre Córcega e Italia había permanecido estable durante el período de que se trata. En efecto, en dicho considerando 155, la Comisión no invoca en absoluto esa supuesta estabilidad del tráfico entre Córcega e Italia. Lo que hace es refutar una alegación de las autoridades francesas según la cual los enlaces entre Córcega e Italia absorbieron una parte del tráfico de las líneas Marsella-Córcega, basándose, al contrario, en el hecho de que la parte del tráfico marítimo de pasajeros procedente o con destino al conjunto de los puertos corsos que representan los enlaces hacia Italia había disminuido en conjunto durante el período de referencia. A este respecto, debe señalarse que, según los datos publicados por el observatoire régional des transports de la Corse (Observatorio Regional de Transportes de Córcega), entre 2002 y 2009, aunque el tráfico entre Córcega e Italia se incrementó en

un 4,6 %, sin embargo, el tráfico global entre Córcega y los diferentes puertos continentales aumentó en más de un 21 %. Así, la parte del tráfico corso representada por los enlaces hacia Italia pasó del 39,1 % en 2002 al 33,8 % en 2009.

200 Cuarto, la SNCM se equivoca al reprochar a la Comisión haber tenido en cuenta, al realizar su análisis del carácter intercambiable de los servicios, las transferencias de tráfico desde el enlace Marsella-Córcega al enlace Tolón-Córcega durante los años 2004 y 2005, basando su reproche en el hecho de que esos años se habían caracterizado por importantes huelgas que habían perturbado fuertemente el tráfico con salida desde Marsella.

201 En efecto, debe recordarse, en primer lugar, que el análisis que realiza la Comisión en los considerandos 154 a 160 de la Decisión impugnada no se limita a los años 2004 y 2005, sino que abarca un período comprendido entre 2002 y 2009. Además, los conflictos sociales a los que se refiere la SNCM ocurrieron sólo en los meses de septiembre de 2004, septiembre de 2005 y octubre de 2005, y no en el conjunto de los años 2004 y 2005, como parece sostener ésta. Por último, como señala con buen criterio la Comisión al remitirse al punto 38 de su Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (DO 1997, C 372, p. 5), en Derecho de la competencia, la experiencia de una huelga puede utilizarse para delimitar un mercado.

202 En segundo lugar, hay que considerar que la SNCM yerra cuando califica el análisis del carácter intercambiable de los servicios llevado a cabo por la Comisión de «especialmente tosco» por tener en cuenta solamente la evolución de los volúmenes, sin comprobar si los servicios que ofrecía Corsica Ferries eran intercambiables con los suyos en cuanto a horarios obligatorios, límites máximos de las tarifas, calidad del servicio y destinos cubiertos.

203 En efecto, el análisis de la Comisión se basa en un examen serio del comportamiento de los consumidores y en elementos racionales y constataciones fácticas procedentes, en particular, de datos públicos relativos a la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo. Así, como señala con razón la Comisión, cuando un usuario decide ir a Córcega saliendo de Tolón, en vez de hacerlo desde Marsella, tiene necesariamente en cuenta el conjunto de parámetros alegados por la SNCM. Puede suponerse, legítimamente, que de haber existido realmente una diferencia cualitativa entre los servicios prestados por esa compañía, que sale desde Marsella, y los prestados por Corsica Ferries, con salida desde Tolón, ello habría frenado las importantes transferencias de tráfico que se han señalado en los anteriores apartados 197 y 198. Por otra parte, como ya se ha expuesto en los apartados 137 y 139 de la presente sentencia, los servicios prestados por Corsica Ferries debían responder a una serie de requisitos de regularidad, continuidad, frecuencia de las travesías, capacidad para llevar a cabo el servicio, tarifas y tripulación de los buques, y desarrollarse en condiciones compatibles con el interés general.

204 En ese contexto, ha de añadirse que, en el considerando 158 de la Decisión impugnada, la Comisión también tiene en cuenta, a efectos de analizar «de forma más cualitativa» el carácter intercambiable de los servicios, la escasa distancia entre Marsella y Tolón. A este respecto, es preciso señalar que es conforme a Derecho su apreciación de que esta escasa distancia, concretamente, unos 50 km en línea recta y 65 km por carretera, y el hecho de que el tiempo de desplazamiento por carretera entre esas dos ciudades sea tan sólo de 45 minutos, duración muy inferior a la de la travesía hasta Córcega a partir del continente francés, constituían indicios pertinentes del carácter intercambiable, desde el punto de vista de la demanda, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros con salida desde Marsella con los que tienen salida desde Tolón. A ello se añade el hecho de que el puerto de Tolón está más cerca de Córcega que el de Marsella, lo cual permite a los buques que operan con salida desde el primer puerto hacer la travesía en menos tiempo que los que operan desde el segundo. A la vista de todos estos elementos, es poco plausible que esos 45 minutos adicionales del trayecto en coche desanimen a quienes residan o trabajen en Marsella de tomar el enlace Tolón-Córcega. Por otra parte, la SNC no ha puesto en duda la pertinencia de estas diferentes observaciones.

205 Ciertamente, como observa con buen criterio la SNCM, en el puerto de Propriano, que era uno de los tres puertos corsos atendidos por el servicio adicional, no operaban los buques con salida desde Tolón. No obstante, dicho puerto sí era atendido por los buques del consorcio SNCM-CMN con salida desde Marsella en el marco del servicio básico [véase el punto I, letra d), apartado 1.3, del pliego de cláusulas del CDSP]. Estaba incluso previsto, para la línea Marsella-Propriano y para ese servicio, un aumento de las capacidades mínimas durante el período comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre [véase el punto I, letra d), apartado 1.3, letra i), del pliego de cláusulas del CDSP]. Como señala con razón la Comisión, no hay ni un sólo dato que indique que el servicio básico, reforzado de este modo durante cinco meses a lo largo del período primavera-verano no haya bastado por sí sólo para responder a la demanda de los usuarios de esa línea, incluso durante el período de máxima afluencia. Por lo tanto, debe considerarse que los servicios prestados en dicha línea, en el marco del servicio adicional, no respondían a una necesidad real de servicio público y que, por lo tanto, la cuestión del carácter intercambiable de los puertos de Marsella y de Tolón para atender a Propriano ni siquiera llegó a plantearse.

206 Además, y, en cualquier caso, debe ponerse de manifiesto que, como indica la Comisión en el considerando 164 y en la nota a pie de página n.º 98 de la Decisión impugnada, el tráfico en la línea Marsella-Propriano sólo representaba una escasa cuota (aproximadamente el 10 %) del conjunto de la actividad cubierta por el servicio adicional. Una cuota tan reducida no permitía justificar la existencia de un servicio público de la amplitud del servicio adicional, que no se limitaba a esa línea. Como se señala en el citado considerando, «la escasa proporción del tráfico en [dicha] línea no permite considerar que la carencia de iniciativa privada en esa única línea pueda invalidar la conclusión sobre la totalidad del servicio adicional».

207 Por último, procede subrayar que, para poder concluir que en el presente asunto existía una intercambiabilidad, no era necesario que los requisitos aplicables a los servicios con salida desde Marsella y los aplicables a los servicios con salida desde Tolón fueran rigurosamente idénticos.

208 Del conjunto de consideraciones que anteceden resulta que la Comisión acertó al considerar que los servicios de transporte marítimo prestados en el enlace Marsella-Córcega en el marco del servicio adicional y los prestados en el enlace Tolón-Córcega eran intercambiables entre sí desde el punto de vista de la demanda de los pasajeros.

– Sobre el segundo submotivo, basado en la incorrección de la apreciación de la Comisión en cuanto a la falta de iniciativa privada

209 En el marco de este segundo submotivo, la SNCM alega que el análisis de la falta de iniciativa privada realizado por la Comisión en los considerandos 161 a 166 de la Decisión impugnada no está suficientemente motivado y es manifiestamente erróneo.

210 Este análisis está resumido en los siguientes términos en el considerando 162 de la Decisión impugnada:

«[…] la Comisión comparó el tráfico real de pasajeros con destino a cada uno de los puertos del servicio adicional con la oferta de transporte propuesta por Corsica Ferries desde Tolón, y por el servicio básico de la DSP. De ello se deriva que, para los puertos de Bastia y Ajaccio, que representan un 90 % de las capacidades exigidas por el servicio adicional, la combinación de las capacidades ofrecidas por el servicio básico de la DSP, con origen en Marsella, y del servicio de iniciativa privada existente entre 2004 y 2006, desde Tolón, era suficiente para responder a la demanda efectivamente constatada, tanto para el período primavera-otoño como para el período de verano, para cada uno de los dos puertos y para cada año entre 2004 y 2006.»

211 La Comisión y Corsica Ferries rebaten las alegaciones de la SNCM.

212 En apoyo de su tesis, en primer lugar, la SNCM reprocha a la Comisión no haber aportado detalle ni cifra algunos en relación con el cálculo comparativo de la oferta y de la demanda descrito en el considerando 162 de la Decisión impugnada.

213 Esta crítica debe rechazarse por infundada. En efecto, como confirmó la Comisión al contestar a una pregunta escrita del Tribunal, los datos que utilizó para realizar el análisis objeto de crítica son datos públicos procedentes del Observatorio Regional de Transportes de Córcega, que le comunicó Corsica Ferries en el procedimiento administrativo y no fueron discutidos por las autoridades francesas durante dicho procedimiento. La SNCM, que está especialmente bien situada para conocer la situación de la oferta y la demanda del transporte marítimo entre el continente francés y Córcega, así como los datos relativos a las capacidades previstas en el CDSP, no puede alegar seriamente, como lo hace en sus escritos procesales, que le resulta imposible comprender el razonamiento de la Comisión y comprobar si las cifras utilizadas por ésta son correctas o no. En cuanto a la metodología empleada por la Comisión a efectos de su análisis, del considerando 162 de la Decisión impugnada se desprende claramente que consiste simplemente en una comparación, año por año, desde 2004 hasta 2006, distinguiendo el período llamado de «primavera-otoño» y el llamado de «verano», y para cada uno de los tres puertos corsos cubiertos por el servicio adicional, de las capacidades ofrecidas por Corsica Ferries con salida desde Tolón combinadas con las ofrecidas por los coconcesionarios en el marco del servicio básico con salida desde Marsella con la demanda realmente comprobada (es decir, el tráfico real de pasajeros). Concentrándose en los puertos de Bastia y de Ajaccio, que representaban el 90 % de las capacidades exigidas por el servicio adicional, la Comisión consideró que esa combinación era suficiente para garantizar la demanda efectivamente comprobada, basándose en el hecho de que la diferencia entre la primera y la segunda era sistemáticamente positiva. Por lo tanto, la Comisión motivó suficientemente en Derecho su análisis de la falta de iniciativa privada.

214 En segundo lugar, la SNCM alega que el análisis comparativo del tráfico real de pasajeros con la oferta de transporte de Corsica Ferries combinada con la oferta realizada en el marco del servicio básico es manifiestamente erróneo, puesto que no tiene en cuenta las características del mercado y, más específicamente, el importante desequilibrio de la demanda dentro del propio período de máxima afluencia. Señala que, en efecto, incluso en pleno verano, existen picos de tráfico, concretamente, los fines de semana, que dicha combinación no permite abarcar completamente.

215 Es preciso señalar que la SNCM no demuestra suficientemente en Derecho la supuesta existencia del importante desequilibrio de la demanda que invoca. Se limita, en este punto, a remitirse a un pasaje de la Decisión 2004/166/CE de la Comisión, de 9 de julio de 2003, relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) (DO 2004, L 61, p. 13), que se refiere a un estudio de mercado llevado a cabo, según ella, por la Comisión. En realidad, como se desprende del considerando 50 de dicha Decisión, ese estudio de mercado no procedía en absoluto de la Comisión, sino que fue presentado por las autoridades francesas. Además, dicho estudio de mercado se basaba en los datos disponibles hasta 2001. Ahora bien, las condiciones del mercado han evolucionado sensiblemente entre 2001 y 2007. Por último, ha de señalarse que la Decisión 2004/166 fue anulada por el Tribunal en su sentencia de 15 de junio de 2005, Corsica Ferries France/Comisión (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 En tercer lugar, la SNCM afirma que, para examinar la cuestión de la falta de iniciativa privada, la Comisión no podía contentarse con proceder a un análisis cuantitativo de la oferta de Corsica Ferries. Considera que la Comisión debería haber razonado en términos no sólo de capacidad, sino también de tarifas, continuidad y regularidad y haber demostrado que Corsica Ferries prestaba sus servicios en condiciones similares a aquellas en las que la SNMC prestaba sus servicios en el marco del servicio adicional. La SNCM señala que, en ese contexto, la Comisión no demuestra, en ningún momento, que los servicios prestados por Corsica Ferries respondieran a los requisitos de calidad exigidos en el pliego de cláusulas.

217 No cabe estimar las críticas formuladas contra la Comisión.

218 Ciertamente, se desprende de los autos y es además pacífico entre las partes que las obligaciones del CDSP aplicables al servicio adicional y las OSP a que están sujetos los servicios de transporte con salida desde Tolón no son estrictamente idénticas. No obstante, como señala acertadamente la Comisión en el considerando 165 de la Decisión impugnada, no se ha demostrado la existencia de diferencias cualitativas significativas entre los servicios de transporte marítimo prestados con salida desde Marsella en el marco del servicio adicional y los servicios de transporte marítimo prestados con salida desde Tolón que puedan disuadir a los usuarios de los primeros de recurrir a los segundos.

219 A este respecto, procede, en primer lugar, recordar que las obligaciones establecidas en el pliego de cláusulas del CDSP son menos exigentes en relación con el servicio adicional de lo que lo son en relación con el servicio básico (véase el anterior apartado 151). Por otra parte, hay que remitirse a las consideraciones expuestas en los apartados 202 a 204 de la presente sentencia, de las que resulta que, aparte del hecho de que las prestaciones de Corsica Ferries debían responder a una serie de requisitos en términos de regularidad, continuidad, frecuencia de las travesías, capacidad para llevar a cabo el servicio, tarifas y tripulación de los buques y realizarse en condiciones compatibles con el interés general, no se ha acreditado que existiera una diferencia real cualitativa entre dichas prestaciones y las de la SNCM con salida desde Marsella. Por último, por lo que se refiere, más en particular, a las obligaciones de calidad del servicio previstas en el pliego de cláusulas del CDSP para el servicio adicional, invocadas por la SNCM, basta señalar que esta última no ha alegado elemento alguno que demuestre la existencia de una necesidad particular de ningún tipo de los viajeros que no hubiese sido atendida en el marco de la prestación de servicios de transporte marítimo por las compañías que operan con salida desde Tolón. Por otra parte, el servicio adicional sólo comprendía unas pocas obligaciones en cuanto a calidad del servicio y éstas no se diferenciaban sustancialmente de las aplicables a los servicios de transporte prestados por las compañías competidoras, en particular por Corsica Ferries.

220 De lo anterior resulta que la Comisión tuvo razón al considerar que en el presente asunto no se había aportado ninguna prueba de la falta de iniciativa privada relativa al servicio adicional.

– Sobre el tercer submotivo, basado en que la Comisión se equivocó al no analizar la repercusión que habría tenido la supresión del servicio adicional en la oferta efectivamente comprobada

221 La SNCM reprocha a la Comisión no haber analizado el efecto que habría tenido la supresión del servicio adicional en la oferta efectivamente comprobada, lo que, según ella, llevó a esta última a sobrestimar la iniciativa privada susceptible de sustituir dicho servicio. Considera, en efecto, ante todo, que no hay nada en la Decisión impugnada que indique que los servicios de Corsica Ferries con salida desde Tolón y los de la SNCM con salida desde Marsella fueran perfectamente intercambiables. Añade que nada demuestra que, fuera de cualquier contrato de servicio público, la oferta de Corsica Ferries hubiese podido garantizar una continuidad y una regularidad de servicio equivalentes a las del servicio adicional. Concluye diciendo que, en caso de supresión de las compensaciones abonadas, la propia presencia de la SNCM en el mercado se vería comprometida, lo cual situaría a Corsica Ferries en una situación de cuasi-monopolio y llevaría esta última a aumentar significativamente sus tarifas y a disminuir la calidad de su servicio.

222 La Comisión rechaza las alegaciones de la SNCM.

223 Este tercer submotivo no puede ser acogido. En efecto, las tres premisas en las que se basa la crítica formulada por la SNCM contra la Comisión son erróneas.

224 En primer lugar, no es razonable exigir a la Comisión que demuestre la existencia de una perfecta substituibilidad entre los servicios de transporte prestados con salida desde Tolón y los prestados con salida desde Marsella. Con razón tuvo en cuenta, en el considerando 160 de la Decisión impugnada, que dichos servicios eran «ampliamente sustituibles».

225 En segundo lugar, es preciso señalar que el análisis realizado por la Comisión en la Decisión impugnada permite acreditar suficientemente en Derecho que, de no haber existido DSP para el servicio adicional, la oferta de Corsica Ferries con salida desde Tolón, combinada con la del consorcio SNCM-CMN en el marco del servicio básico, habría permitido garantizar la continuidad territorial durante todo el año, incluso en las temporadas altas o, en otras palabras, que la demanda de los pasajeros siempre habría sido atendida (véase el examen de los submotivos primero y segundo de esta tercera parte del motivo anterior).

226 La alegación formulada por la SNCM en este contexto, con arreglo a la cual, de no existir DSP para el servicio adicional, Corsica Ferries podría, progresivamente o de golpe, desviar su flota a otros destinos distintos de Córcega, no es más que una pura especulación, por lo que no puede aceptarse.

227 En tercer lugar, también han de considerarse meramente especulativas y rechazarse, en consecuencia, las alegaciones de la SNCM relativas a las consecuencias que tendría sobre su situación y la de Corsica Ferries una supresión de las compensaciones abonadas en el marco del servicio adicional.

– Sobre el cuarto submotivo, basado en que no puede considerarse que los competidores de la SNCM que operan con salida desde Tolón ejerzan sus actividades en condiciones normales de mercado

228 La SNCM sostiene que, contrariamente a lo que se indica en el considerando 166 de la Decisión impugnada, no puede considerarse que aquellos de sus competidores que operan a partir de Tolón ejerzan sus actividades en condiciones normales de mercado. Considera, en efecto, que el servicio desde Tolón está subvencionado con una ayuda estatal, consistente en el dispositivo de ayuda social, y que está sujeta a OSP en virtud de dicho dispositivo.

229 La Comisión y Corsica Ferries solicitan la desestimación de este submotivo.

230 Debe señalarse que la Comisión, al señalar, en la última frase del considerando 166 de la Decisión impugnada, que «podía considerarse que los competidores de la SNCM en el transporte de pasajeros que operan desde Tolón ejercían sus actividades en condiciones normales de mercado», no se refería a una situación en la que no existiese una intervención pública en el mercado. Como se infiere de la primera parte de la citada frase —«habida cuenta de la presencia de las OSP y del dispositivo de ayuda social en el conjunto de las líneas entre la Francia continental y Córcega»—, la Comisión pretendía simplemente indicar que el conjunto de las compañías marítimas que ofrecen servicios de transporte de pasajeros, en particular, entre el puerto de Tolón y los puertos corsos, estaban cubiertas por el régimen de ayudas de carácter social que se ha descrito en el apartado 14 de la presente sentencia y, por ello, sujetas a los requisitos establecidos en las OSP establecidas en el marco de dicho régimen, de manera que debía considerarse que ejercían su actividad en el mercado en condiciones equivalentes. En otras palabras, las «condiciones normales de mercado» eran las que conformaban dicho régimen y las OSP asociadas al mismo.

231 Por lo tanto, el cuarto submotivo de la tercera parte del motivo y la tercera parte del motivo en su conjunto han de rechazarse por infundados.

Sobre la cuarta parte del motivo, invocada con carácter subsidiario de segundo grado, basada en que la Comisión no demostró que las prestaciones realizadas en concepto de servicio adicional no constituían una transacción comercial normal

232 Con carácter subsidiario de segundo grado, para el supuesto de que se considerara que el servicio adicional no constituye un SIEG, la SNCM reprocha a la Comisión no haber probado que, al contratar con la SNCM en el marco de dicho servicio, las autoridades francesas no actuaron del

mismo modo que un inversor privado en condiciones normales de mercado y que, por lo tanto, la compra de los servicios prestados en el marco de dicho servicio adicional no podía calificarse de transacción comercial normal.

233 Se impone señalar que, como alegan, con razón, la Comisión y Corsica Ferries, el criterio del inversor privado en una economía de mercado no es aplicable en un supuesto como el caso de autos. En efecto, por una parte, cuando una autoridad pública se presenta a sí misma como la autoridad que organiza y delega el servicio público, descarta por ese mismo motivo la aplicabilidad de dicho criterio, al actuar, por definición, como un poder público. Por otra parte, contrariamente a la postura sostenida por la SNCM, la actuación de las autoridades francesas en el presente asunto no puede asimilarse a la adquisición, mediante precio, de servicios de transporte marítimo. En realidad, lo que se cuestiona en el presente asunto es un convenio por el cual una autoridad pública encomienda la gestión de un servicio público a operadores económicos, a cambio del pago de una compensación económica a estos últimos. En tal situación, se aplican los cuatro criterios Altmark para determinar si esa compensación constituye una ayuda estatal y, en particular, una ventaja selectiva.

234 En consecuencia, no puede acogerse la cuarta parte del primer motivo.

235 De ello se deduce que debe desestimarse, por infundado, el primer motivo en su conjunto. Debe concluirse, en consecuencia, que la Comisión se ajustó a Derecho al considerar que la inclusión del servicio adicional en el ámbito del servicio público no respondía a una necesidad real de servicio público y que, por tanto, la República Francesa había cometido un error manifiesto de apreciación al calificar el servicio adicional de SIEG.

Sobre el segundo motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el CDSP no cumplía el cuarto criterio Altmark

236 Mediante su segundo motivo, la SNCM sostiene que la Comisión consideró erróneamente que no se cumplía el cuarto criterio Altmark ni con respecto al servicio básico ni con respecto al servicio adicional. Alega que el procedimiento de adjudicación del CDSP permitió garantizar una competencia efectiva entre los operadores y, por lo tanto, elegir la oferta económicamente más ventajosa para la colectividad.

237 La Comisión y Corsica Ferries rechazan las alegaciones de la SNCM.

238 Procede recordar que el cuarto criterio Altmark se cumple en dos supuestos alternativos. En el primero, la elección de la empresa que ha de ejecutar OSP debe haberse realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar los servicios de que se trate originando el menor coste para la colectividad. En el segundo supuesto, el nivel de la compensación debe haberse calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente dotada para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes a las mismas y un beneficio razonable por la ejecución de tales obligaciones.

239 En la Decisión impugnada, la Comisión consideró que en el presente caso no se cumplía ninguno de esos dos supuestos (véanse los considerandos 169 a 178 y 179 a 183 de la Decisión impugnada). En el marco del presente recurso, la SNCM sólo cuestiona las conclusiones de la Comisión relativas al primero de dichos supuestos.

240 Es preciso observar que existe un conjunto de indicios convergentes de los que se desprende manifiestamente que en el procedimiento de licitación seguido en este asunto no hubo una competencia real y abierta suficiente que permitiera seleccionar el candidato capaz de prestar los servicios de transporte marítimo en cuestión con el menor coste para la colectividad.

241 Así, en primer lugar, hay que señalar que el CDSP fue adjudicado al consorcio SNCM-CMN tras un procedimiento publicado y negociado, y que lo fue después de la anulación por el Conseil d'État (Consejo de Estado), el 15 de diciembre de 2006, de un primer procedimiento de adjudicación de la DSP en su totalidad. Pues bien, como se desprende del considerando 170 de la Decisión impugnada y del apartado 66 de la Comunicación SIEG, un procedimiento negociado con publicación otorga un amplio margen de apreciación a la entidad adjudicadora y puede restringir la participación de los operadores interesados. En consecuencia, dicho procedimiento sólo puede ser considerado suficiente para satisfacer el cuarto criterio Altmark en casos excepcionales. A ello ha de añadirse que el apartado 68 de la misma Comunicación recuerda que puede haber circunstancias en las que un procedimiento de contratación no puede hacer posible el menor coste para la colectividad ya que no suscita una competencia suficiente abierta y genuina.

242 En segundo lugar, debe ponerse de relieve que, tras la publicación del anuncio de licitación, se presentaron sólo dos ofertas, la oferta conjunta de la SNCM y de la CMN, por una parte, y la oferta de Corsica Ferries, por otra parte. Ahora bien, en teoría, hubieran podido licitar otras compañías marítimas, de las cuales, al menos tres prestan servicios regulares de transporte marítimo entre el continente y Córcega [Saremar (Italia-Córcega), Lauro (Italia-Córcega) y Moby (Italia-Córcega y también, durante cierto tiempo, Francia continental-Córcega)].

243 En tercer lugar, y como continuación de lo expuesto en el apartado anterior, debe señalarse que, según se desprende de los considerandos 174 a 177 de la Decisión impugnada, es indudable que hubo una serie de factores que, en efecto, disuadieron, si no impidieron, a potenciales candidatos participar en el concurso.

244 Primero, ha de tenerse en cuenta que, como se indica en el considerando 175 de la Decisión impugnada y resulta de los apartados 60 y 106 de la Decisión 06-MC-03 del Conseil de la concurrence (Consejo de la Competencia, Francia), de 11 de diciembre de 2006, relativa a solicitudes de medidas cautelares en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente, el consorcio SNCM-CMN tenía una ventaja competitiva importante debido a su posición de operador histórico en el enlace Marsella-Córcega que ya disponía de buques adaptados a las especificaciones del pliego de cláusulas del CDSP.

245 Segundo, la brevedad de los plazos impartidos en el marco del procedimiento de adjudicación del CDSP tuvo necesariamente un efecto excluyente. A este respecto, ha de recordarse que el nuevo anuncio de licitación y el pliego de cláusulas definitivo fueron publicados el 30 de diciembre de 2006, para que la DSP entrara en vigor a partir del 1 de mayo de 2007, es decir, tan sólo cuatro meses más tarde, aplazándose esta entrada en vigor al 1 de julio de 2007 por acuerdo de la Asamblea de Córcega de 27 de abril de 2007. Como consecuencia, el plazo entre la fecha de adjudicación de la DSP, adjudicación que finalmente se realizó el 7 de junio de 2007, y la fecha de entrada en vigor de la DSP tenía que ser necesariamente muy breve. Así, dicho plazo fue de sólo 23 días. Pues bien, es evidente que unos plazos tan breves no permitían a los operadores que no estuvieran ya presentes en la conexión Marsella-Córcega desplegar sus buques desde otros enlaces o adquirir otros buques que cumplieran las prescripciones del pliego de cláusulas. Dichos operadores no habrían asumido el elevadísimo riesgo económico de adaptar por adelantado su flota sin ningún indicio favorable en cuanto a la posibilidad de conseguir el contrato.

246 Ciertamente, pese a los obstáculos que suponen estos brevísimos plazos, Corsica Ferries pudo presentar su candidatura a la licitación de que se trata. No obstante, debe hacerse constar que le resultó imposible proponer una fecha anterior al 12 de noviembre de 2007 para el comienzo de la

explotación de la DSP, precisamente debido a que su flota debía permanecer inmovilizada en Niza y Tolón hasta esa fecha, dado que los billetes de transporte para la temporada turística se habían puesto a la venta desde enero.

247 Tercero, ha de señalarse que también hubo algunos condicionantes de carácter técnico que limitaron el número de candidatos aptos para presentar sus candidaturas. Así, los buques debían responder a requisitos técnicos precisos para poder maniobrar en algunos de los puertos corsos. Por ejemplo, como se indica en la nota a pie de página n.º 107 de la Decisión impugnada, en 2007, no podían maniobrar en el puerto de Bastia buques de más de 180 metros. Esta limitación, unida al requisito de un número elevado de metros lineales establecida en el pliego de cláusulas del CDSP para el transporte de mercancías exigía prácticamente la construcción de buques a medida, parecidos a algunos de los buques de la SNCM, como el *Paglia Orba* y el *Pascal Paoli*. Pues bien, como se señala en la nota a pie de página n.º 109 de la Decisión impugnada, el coste de buques que pudiesen cumplir los requisitos del pliego de cláusulas era particularmente elevado. A ello se añade que dicho pliego de cláusulas preveía que la edad de los buques destinados a prestar el servicio público no podía superar los 20 años, con la posibilidad de una excepción para los años 2007 y 2008, lo cual beneficiaba directamente a la SNCM y permitía, al mismo tiempo, excluir cinco buques de la flota de Corsica Ferries disponible para explotar la DSP, como explica, de manera muy convincente, la Comisión al responder a una de las preguntas escritas del Tribunal.

248 Debe añadirse que, en el apartado 56 de su Decisión 06-MC-03, de 11 de diciembre de 2006 (véase el anterior apartado 244), citada en la nota a pie de página n.º 106 de la Decisión impugnada, el Consejo de la Competencia concluyó que, «aunque, en teoría, varias compañías contaban con los buques necesarios y hubieran podido presentar su candidatura a la licitación, algunas particularidades del pliego de cláusulas, los plazos impartidos para contestar, así como varias exigencias de carácter técnico o comercial redujeron, en la práctica, su número a las tres compañías que ya daban servicio a Córcega desde los puertos de Marsella, [de] Tolón y [de] Niza» (véanse también los apartados 120 a 133 de la Decisión 09-D-10 del Consejo de la Competencia, de 27 de febrero de 2009, relativa a determinadas prácticas implementadas en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente).

249 En cuarto lugar, como se señala fundadamente en el considerando 172 de la Decisión impugnada, la oferta de Corsica Ferries, que era, por lo tanto, la única que competía con la del consorcio SNCM-CMN, fue rechazada sobre la base de criterios de selección, y no de criterios de adjudicación, es decir, sin que llegaran a compararse los méritos de las ofertas concurrentes para elegir la más ventajosa desde el punto de vista económico. Así, del acuerdo de la Asamblea de Córcega de 7 de junio de 2007 se desprende que la oferta de Corsica Ferries fue descartada debido a que no estaba en condiciones de «fijar de manera firme y definitiva la fecha en que podría explotar la [DSP]». Más concretamente, como se señala en el anterior apartado 246, a Corsica Ferries le resultó imposible proponer una fecha anterior al 12 de noviembre de 2007 para ejecutar la DSP, cuando la fecha de comienzo de esta última estaba fijada para el 1 de julio de 2007. Por otra parte, del informe del presidente del Consejo Ejecutivo de Córcega sobre la conexión marítima de servicio público entre Marsella y Córcega, a la vista del cual se adoptó el mencionado acuerdo, resulta que algunos de los buques de Corsica Ferries no cumplían el requisito de antigüedad máxima establecido en el reglamento específico de la licitación, al haberse puesto en funcionamiento antes del 1 de enero de 1987 (véase también nota a pie de página n.º 20 de la Decisión impugnada).

250 Por lo tanto, no puede considerarse, como expone la SNCM, que la oferta de Corsica Ferries fuera rechazada por no ser la más ventajosa económicamente. Ha de añadirse que las razones que motivaron tal rechazo no están incluidas en los criterios de adjudicación enunciados en el reglamento específico de la licitación, que, bajo el título de «criterios de selección», establece, en particular, lo siguiente:

«Para adjudicar los contratos, la [CTC] adoptará su decisión en función del compromiso financiero global que deba asumir y de las aportaciones en términos de calidad de servicio y desarrollo económico de la isla ofrecidas por las empresas participantes en la licitación, en particular, la parte de los servicios y actividades previstas en el mercado insular, dentro de los límites de las capacidades y los tipos de producción.»

251 En quinto lugar, debe confirmarse la apreciación de la Comisión, expresada en el considerando 177 de la Decisión impugnada, según la cual «la existencia de numerosas cláusulas de [revisión] asociada a la libertad de la OTC para decidir sobre excepciones a las normas aplicables también pudo contribuir a desalentar la participación en el procedimiento de licitación, al provocar dudas sobre determinados parámetros técnicos y económicos cruciales para la elaboración de una oferta».

252 Así, primeramente, el artículo 2 del CDSP establece que las obligaciones del pliego de cláusulas pueden ser objeto de ajustes durante un período transitorio que finaliza el 31 de diciembre de 2008. Dichas obligaciones, que pueden flexibilizarse a discreción de la OTC, se refieren a aspectos fundamentales de la DSP, puesto que afectan a las capacidades mínimas [véanse el punto I, letra a), apartado 1. 3, el punto I, letra b), apartado 1. 3, el punto I, letra c), apartado 1. 3, el punto I, letra d), apartado 1. 3 y el punto I, letra e), apartado 1. 3, del pliego de cláusulas], a la calidad del servicio y a la fecha de la puesta en servicio de los buques (véase la introducción del punto III del pliego de cláusulas). Ciertamente, sólo se preveían excepciones durante un período de 18 meses, pero no por ello eran menos significativas, pues tal plazo es suficiente para reorganizar, en su caso, una flota de buques.

253 Segundo, el pliego de cláusulas del CDSP establece que «podrá admitirse, previa aprobación de la OTC, en particular, para que puedan cumplirse las obligaciones reglamentarias de mantenimiento/[de] reparación/[de] recalificación de los buques, que, durante el período comprendido entre el 1 de octubre y el 31 de marzo, fuera del período de vacaciones escolares, y en cualquier período del año si concurre un acontecimiento imprevisto, se establezca un servicio más reducido, para las capacidades previstas más arriba, en particular, con respecto a los pasajeros (con una reducción máxima del 30 %)» [véase el punto I, letra a), apartado 1. 4, el punto I, letra b), apartado 1. 4, el punto I, letra c), apartado 1. 4, el punto I, letra d), apartado 1. 4 y el punto I, letra e), apartado 1. 4, del pliego de cláusulas]. Debe señalarse que era posible una reducción del servicio, «en particular» para que pudieran cumplirse las obligaciones reglamentarias de mantenimiento, reparación y recalificación de los buques, y no «únicamente» por ese motivo, como parece sostener la SNCM. Por otra parte, como subraya con mucha razón la Comisión, el margen de apreciación conferido por dicha disposición a la OTC era muy amplio, al dejar abiertos tanto el motivo por el que podrían realizarse reducciones como el ámbito de las mismas («en particular, con respecto a los pasajero») y su amplitud (un máximo del 30 %), y ello, durante el conjunto de períodos de temporada baja, es decir, aquellos en los que la explotación de las diferentes líneas marítimas era, por definición, más deficitaria y, por lo tanto, durante los cuales una reducción de los servicios era más rentable para los concesionarios.

254 Tercero, a la vista de su contenido, tanto la cláusula de salvaguardia como la cláusula de ajuste establecidas en los artículos 7 y 8 del CDSP, respectivamente, también pudieron suscitar dudas acerca de algunos parámetros técnicos y económicos (véanse los anteriores apartados 33 a 35).

255 Por lo demás, ninguna de las demás alegaciones de la SNCM permite poner en duda las consideraciones anteriores.

256 Así, en primer lugar, se equivoca la SNCM al afirmar que el Tribunal concluyó, en el apartado 59 de su sentencia de 11 de septiembre de 2012, Corsica Ferries France/Comisión (T-565/08, EU:T:2012:415), que el consorcio SNCM-CMN había obtenido la DSP para el período 2007-2013 «de acuerdo con las nuevas normas comunitarias y a raíz de una licitación europea». En efecto, por una parte, el asunto que dio lugar a dicha sentencia no se refería a la DSP para el período 2007-2013, sino a un SIEG para el período 1991-2001. Por otra parte, en el apartado 59 de dicha sentencia, el Tribunal se limitó a hacer constar que la SNCM y la CMN habían obtenido conjuntamente las DSP posteriores a 2001 de acuerdo con las nuevas normas de la Unión, a raíz de una licitación europea, sin examinar la regularidad de dichas licitaciones, que, por otra parte, quedaban fuera del objeto del litigio, al igual que, con mayor motivo, la aptitud de las mismas para cumplir el cuarto criterio Altmark.

257 En segundo lugar, es inútil que la SNCM alegue la circunstancia de que la CTC jamás recibió una reclamación de candidatos potenciales que hubieran renunciado a participar en la consulta en razón de las exigencias impuestas en el pliego de cláusulas o debido al calendario de adjudicación de la DSP. Aunque esta circunstancia fuese cierta, no puede por sí misma influir en el razonamiento y en las conclusiones de la Comisión formuladas en la Decisión impugnada con respecto al incumplimiento del cuarto criterio Altmark.

258 En tercer lugar, la SNCM tampoco puede basarse en que tanto el Conseil d'État (Consejo de Estado), en una resolución de 5 de junio de 2007 y en su resolución de 13 de julio de 2012, mencionada en el apartado 27 de la presente sentencia, como el Consejo de la Competencia, en su Decisión 07-D-13, de 6 de abril de 2007, relativa a solicitudes de medidas cautelares en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente, hayan considerado que el procedimiento seguido por la CTC para la adjudicación del CDSP era perfectamente legal.

259 En efecto, ante todo, por lo que respecta a la resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 5 de junio de 2007, procede señalar que se trata de una resolución pronunciada a raíz de un recurso de casación interpuesto por Corsica Ferries contra el auto del juez de medidas provisionales del tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) de 27 de abril de 2007 mencionado en el apartado 20 de la presente sentencia, que había estimado sólo parcialmente su solicitud de anulación del conjunto del procedimiento organizado por la CTC y la OTC para renovar la DSP de la conexión marítima de Córcega a partir del puerto de Marsella. Aparte de que, por su naturaleza, la competencia del juez de medidas provisionales es limitada, ha de señalarse que, en su resolución, el Conseil d'État (Consejo de Estado) se limitó fundamentalmente, por lo que se refiere a la conformidad a Derecho del auto impugnado, a declarar que el juez de medidas provisionales del tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) no había desnaturalizado en modo alguno los hechos o las pruebas de los autos. Debe añadirse que dicha resolución sólo trata de aquellas pretensiones de Corsica Ferries desestimadas por este último juez, que, por otra parte, anuló, basándose en la ruptura de la igualdad entre los candidatos, la fase de negociación del procedimiento y, consecuentemente, la decisión de elegir la oferta del consorcio SNCM-CMN y de proponer a la Asamblea de Córcega que adjudicara la DSP a dicho consorcio.

260 Además, contrariamente a lo que sostiene la SNCM, no es posible deducir de la resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 13 de julio de 2012 que este último haya confirmado la legalidad del procedimiento seguido por la CTC para la adjudicación del CDSP. En la segunda parte de su resolución, que trata del Derecho de ayudas estatales y, más especialmente, del cumplimiento de la obligación de notificación previa, establecida en el artículo 108 TFUE, apartado 3, el Conseil d'État (Consejo de Estado) se limitó a examinar si la cláusula de salvaguardia establecida en el artículo 7, apartado 1, del CDSP, considerada aisladamente, podía constituir una ayuda estatal. Hay que añadir que, tras la anulación, por dicha resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 13 de julio de 2012, de la sentencia de la cour administrative d'appel de Marseille (Tribunal de Apelación Contencioso-Administrativo de Marsella) de 7 de noviembre de 2011 y la devolución del asunto a dicho tribunal, este último, mediante sentencia de 6 de abril de 2016, anuló la sentencia del tribunal

administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) de 24 de enero de 2008 y las resoluciones mencionadas en los apartados 23 y 25 de la presente sentencia, tras declarar, precisamente, que no se cumplía el cuarto criterio Altmark.

261 Por último, por lo que respecta a la Decisión del Consejo de la Competencia de 6 de abril de 2007, debe señalarse que ésta se refería a solicitudes de medidas cautelares y no podía, por lo tanto, prejuzgar el fondo del litigio en cuestión. Por otra parte, no puede extraerse ninguna conclusión de dicha decisión por lo que se refiere al cumplimiento del cuarto criterio Altmark. En efecto, las cuestiones planteadas ante el Consejo de la Competencia se referían, de hecho, al posible carácter anticompetitivo de la constitución del consorcio temporal entre la SNCM y la CMN, así como a la cuantía supuestamente excesiva del importe de la subvención solicitada por dicho consorcio en la oferta que presentó a raíz de la publicación de un nuevo anuncio de licitación. Por último, ha de señalarse que, en el apartado 46 de su decisión, el propio Consejo de la Competencia subraya que la decisión de elegir el 1 de mayo de 2007 como fecha de entrada en funcionamiento de la DSP (fecha que, posteriormente, fue aplazada al 1 de julio de 2007) tenía un efecto de exclusión de los competidores.

262 Del conjunto de consideraciones que anteceden se desprende que la Comisión no incurrió en ningún error al estimar que no se cumplía el cuarto criterio Altmark con respecto al servicio básico y al servicio adicional. Por consiguiente, el segundo motivo de recurso debe desestimarse por infundado.

Sobre el tercer motivo, invocado con carácter subsidiario, basado en que la Comisión erró al calcular el importe de la ayuda que debía recuperarse

263 El tercer motivo planteado por la SNCM se dirige contra el considerando 218 de la Decisión impugnada, que es del siguiente tenor:

«Para determinar el importe de la ayuda a recuperar, excluidos los intereses, la Comisión considera que la contabilidad analítica de la SNCM constituye una base adecuada para la asignación de las compensaciones entre servicio básico y servicio adicional. Sobre esta base, el importe de la ayuda que debe recuperarse incluye los elementos siguientes:

a) el importe de las compensaciones abonadas realmente de 2007 a 2011 en concepto de servicio adicional que asciende a 172,744 millones de euros […];

b) los anticipos abonados mensualmente para el año 2012 en concepto de servicio adicional, valorados actualmente en 38 millones de euros, así como el saldo de la compensación, que debe pagarse previo envío del informe final de ejecución de los servicios, si este último ya ha sido abonado;

c) los anticipos abonados mensualmente para el año 2013 en concepto de servicio adicional hasta la fecha de la presente Decisión, calculados actualmente en 9,5 millones de euros; se recuerda que Francia deberá cancelar todos los pagos con posterioridad a esta fecha.»

264 Mediante este motivo, subdividido en tres partes, la SNCM sostiene que, incluso suponiendo que el servicio adicional pueda diferenciarse del servicio básico y que las compensaciones abonadas en concepto de servicio adicional no cumplan los criterios Altmark, la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación e infringió el artículo 106 TFUE, apartado 2, y el artículo 107 TFUE, así como los principios de proporcionalidad y de prohibición del enriquecimiento sin causa al fijar como importe de la ayuda que debía recuperarse el importe íntegro de dichas compensaciones.

265 La Comisión y Corsica Ferries consideran que este tercer motivo debe rechazarse por infundado en cada una de sus partes.

Sobre la primera parte del motivo, basada en que la Comisión se equivocó al no tener en cuenta, para determinar el importe de la ayuda que debía recuperarse, los costes asumidos para la prestación del servicio adicional

266 La SNCM reprocha a la Comisión no haber tomado en consideración, al determinar el importe de la ayuda que había de restituirse, los costes que asumió para prestar el servicio adicional, que, según la SNCM, fueron considerables y no quedaron cubiertos por el importe de las compensaciones abonadas por dicho servicio ni por la facturación obtenida de los pasajeros. Considera que, de esta forma, la Comisión infringió el artículo 106 TFUE, apartado 2, y el artículo 107 TFUE, así como los principios de proporcionalidad y de prohibición del enriquecimiento sin causa e incurrió en un error manifiesto de apreciación.

267 Debe recordarse que, como ya se ha señalado en el apartado 233 de la presente sentencia, y como subraya con mucha razón la Comisión, el presente asunto no afecta a una situación en la que el Estado adquiere, a cambio de un precio, un determinado bien o un servicio. Se trata, en este caso, de un convenio por el cual una autoridad pública encomienda la gestión de un servicio público a operadores económicos, mediando el pago de una compensación económica a estos últimos. En tal supuesto, ha de aplicarse la jurisprudencia derivada de la sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Así, si la compensación no cumple todos y cada uno de los cuatro criterios Altmark, se considerará que confiere una ventaja a sus beneficiarios y, de cumplirse las demás condiciones exigidas para declarar la existencia de una ayuda estatal incompatible con el mercado interior, deberá ser devuelta íntegramente por dichos beneficiarios.

268 En el caso de autos, dado que, como se ha visto al examinar más arriba los motivos primero y segundo, no se cumplía ni el primero ni el cuarto criterio Altmark en relación con las compensaciones abonadas a la SNCM por el servicio adicional, estas últimas constituían en su conjunto una ventaja para dicha sociedad. Al cumplirse las demás condiciones que permiten establecer que dichas compensaciones debían calificarse de ayudas estatales incompatibles con el mercado interior, debe considerarse que la Comisión no infringió ni el artículo 106 TFUE, apartado 2, ni el artículo 107 TFUE ni los principios de proporcionalidad y prohibición del enriquecimiento sin causa al ordenar la recuperación íntegra de su importe. A este respecto, debe señalarse fundamentalmente que la supresión de una ayuda de Estado ilegal por vía de recuperación es la consecuencia lógica de la comprobación de que es ilegal. Por consiguiente, tal recuperación de una ayuda estatal ilegalmente otorgada, para restablecer la situación anterior, no puede en principio considerarse desproporcionada en relación con los objetivos de las disposiciones del Tratado en materia de ayudas de Estado (sentencia de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, EU:C:1990:125, apartado 66).

269 En particular, no puede considerarse que la obligación de devolver dicho importe a las autoridades francesas suponga para éstas un enriquecimiento sin causa, dado que éstas se limitan a recuperar un importe que no debió de haberse abonado a la SNCM.

270 Con respecto a la alegación formulada por la SNCM en su réplica, según la cual la devolución del importe establecido por la Comisión significa su «condena a muerte» y su liquidación, basta recordar que, según una reiterada jurisprudencia, el hecho de que la empresa de que se trate se halle en dificultades o en situación concursal no afecta a la obligación de recuperar las ayudas (sentencia de 11 de diciembre de 2012, Comisión/España, C-610/10, EU:C:2012:781, apartado 71).

271 Por último, por lo que respecta a la alegación de la SNCM según la cual el servicio adicional ha registrado una «subcompensación crónica», debe decirse que no está suficientemente probada en Derecho. Al contrario, las explicaciones dadas por la Comisión en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal y durante la vista más bien demuestran que, en realidad, dicho servicio se ha beneficiado de una sobrecompensación.

272 Habida cuenta de todo lo anterior, procede desestimar por infundada la primera parte del tercer motivo.

Sobre la segunda parte del motivo, basada en que la Comisión no tuvo en cuenta, erróneamente, la subcompensación de que fue objeto el servicio básico a la hora de determinar el importe de la ayuda que había de recuperarse

273 La SNCM sostiene que la Comisión debió haber tenido en cuenta, al evaluar el importe de la ayuda que había de restituirse, la subcompensación «crónica y masiva» de que fue objeto, en su opinión, el servicio básico, incluido en la misma DSP que el servicio adicional, entre 2007 y 2011. Considera que, de este modo, incurrió en un error de Derecho y en un error de apreciación del importe de la ventaja concedida a la SNCM y vulneró los principios de proporcionalidad y prohibición del enriquecimiento sin causa.

274 Esta crítica no puede aceptarse.

275 En efecto, por una parte, como alega fundadamente la Comisión, no cabe admitir que una compensación concedida como contrapartida a la realización de un determinado servicio y que constituye una ayuda estatal se destine artificialmente a la compensación de un servicio público, aun cuando esos dos servicios estuvieran contemplados en un único convenio común. En efecto, la compensación por servicio público concedida a la empresa encargada de explotar un SIEG ha de establecerse con arreglo a los gastos ocasionados solamente por la prestación de dicho SIEG.

276 Por otra parte, y, en cualquier caso, es erróneo sostener que el servicio básico fue objeto de una subcompensación «crónica y masiva». En efecto, de los cálculos realizados por la Comisión con arreglo al indicador financiero «return on assets» (ROA, rendimiento del activo invertido), que mide en términos porcentuales la relación entre el resultado neto y el total de los activos, y de las cuentas de resultados analíticas de la SNCM mencionadas en el apartado 155 de la presente sentencia, cálculos que fueron explicitados por la Comisión al contestar a una de las preguntas escritas del Tribunal y también durante la vista, resulta que dicho servicio no fue compensado en exceso ni por defecto (véase igualmente el cuadro que figura en el considerando 207 de la Decisión impugnada).

Sobre la tercera parte del motivo, basada en que la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación al determinar la parte de la compensación anual imputable al servicio adicional

277 La SNCM alega que, incluso suponiendo que el importe de la ventaja restituible corresponda a la totalidad de la compensación concedida por el servicio adicional, lo cual no ocurre, la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación al determinar dicho importe. Considera que esta última hizo una elección arbitraria y errónea al basarse en su contabilidad analítica y, más precisamente, en el desglose de la cuenta de resultados por tipo de buque (en la que se equipara la cuenta de resultados acumulada de los buques de carga mixtos a la cuenta de resultados del servicio básico, y la de los ferris, a la cuenta de resultados del servicio adicional) para establecer la parte de la compensación anual imputable al servicio adicional. Propone otros dos métodos que podrían haber sido utilizados para Comisión a tal efecto.

278 Debe señalarse que esta parte del motivo se basa enteramente en la premisa de que la Comisión no podía equiparar el servicio básico a las prestaciones propuestas por los buques de carga y el servicio adicional a las propuestas los ferris. Pues bien, como ya ha quedado probado en los apartados 158 a 162 de la presente sentencia, tal premisa es errónea. Por lo tanto, ha de considerarse que el método elegido por la Comisión para valorar el importe de la ventaja inherente a la compensación del servicio adicional, que se basa en las propias cuentas de resultados analíticas de la SNCM (las cuales distinguen claramente entre paquebotes/ferris, por una parte, y buques de carga, por otra), era particularmente

adecuado, a diferencia de los dos métodos alternativos propuestos por la SNCM, que no son aceptables, al llevar a una confusión entre el servicio básico y el servicio adicional, y en relación con los medios utilizados para prestar dichos servicios.

279 De lo anterior resulta que procede desestimar por infundados la tercera parte del tercer motivo y este motivo en su conjunto.

Sobre el cuarto motivo, basado en la vulneración del principio de protección de la confianza legítima

280 En el marco del cuarto motivo, la SNCM alega cuatro circunstancias supuestamente excepcionales que podían fundamentar su confianza legítima en la regularidad de la ayuda de que se trata y, por lo tanto, se oponen a que la Comisión pueda ordenar su restitución.

281 La Comisión y Corsica Ferries rebaten las alegaciones de la SNCM.

282 Con carácter preliminar, ha de recordarse que, según reiterada jurisprudencia, todo justiciable al que una institución de la Unión haya hecho concebir esperanzas fundadas tiene derecho a invocar el principio de protección de la confianza legítima [sentencia de 11 de marzo de 1987, Van den Bergh en Jurgens y Van Dijk Food Products (Lopik)/CEE, 265/85, EU:C:1987:121, apartado 44]. Para ello se exige que concurran tres requisitos acumulativos. En primer lugar, la administración de la Unión debe haber dado al interesado garantías precisas, incondicionales y concordantes, procedentes de fuentes autorizadas y fiables. En segundo lugar, estas garantías deben ser de tal naturaleza que puedan suscitar una esperanza legítima en el ánimo de aquel a quien se dirigen. En tercer lugar, las garantías dadas deben ser conformes con las normas aplicables (véanse la sentencia de 30 de junio de 2005, Branco/Comisión, T-347/03, EU:T:2005:265, apartado 102 y jurisprudencia citada, y las sentencias de 23 de febrero de 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Comisión, T-282/02, EU:T:2006:64, apartado 77, y de 30 de junio de 2009, CPEM/Comisión, T-444/07, EU:T:2009:227, apartado 126).

283 También, según una reiterada jurisprudencia, las empresas beneficiarias de una ayuda sólo pueden tener, en principio, una confianza legítima en la legalidad de la ayuda si ésta se concedió respetando el procedimiento previsto por el Tratado FUE. En condiciones normales, un agente económico diligente debe estar en condiciones de asegurarse del cumplimiento de ese procedimiento (véase la sentencia de 20 de marzo de 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, apartado 25 y jurisprudencia citada). En particular, cuando se ejecuta una ayuda sin notificación previa a la Comisión, de modo que resulta ilegal en virtud del artículo 108 TFUE, apartado 3, el beneficiario de la ayuda no puede tener, en ese momento, una confianza legítima en la regularidad de la concesión de dicha ayuda (véase la sentencia de 27 de septiembre de 2012, Fedecom/Comisión, T-243/09, no publicada, EU:T:2012:497, apartado 93 y jurisprudencia citada).

284 Es obligado declarar que ninguna de las cuatro circunstancias supuestamente excepcionales invocadas por la SNCM pudo haber justificado su confianza legítima en la regularidad de la ayuda de la que se trata.

285 Así, en primer lugar, la SNCM intenta en vano ampararse en que la Comisión, en sus dos Decisiones anteriores relativas a las anteriores DSP para la conexión marítima de Córcega, a saber, la Decisión 2002/149 y la Decisión 2009/611/CE, de 8 de julio de 2008, sobre las medidas C 58/02 (ex N 118/02) ejecutadas por Francia en favor de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (DO 2009, L 225, p. 180), no llegó a la conclusión de que hubiera de realizarse un análisis separado del servicio básico y del servicio adicional.

286 En efecto, el hecho de que la Comisión haya podido considerar que un SIEG para conectar Córcega por vía marítima respondía a una necesidad real de servicio público durante un período anterior no proporciona ninguna indicación ni, con mayor motivo, ninguna garantía de que esa necesidad perdurara en el período 2007-2013. Como ya se ha puesto de manifiesto en el apartado 99 de la presente sentencia, la apreciación de la existencia de tal necesidad puede cambiar por completo con el transcurso del tiempo, en función del desarrollo de las fuerzas del mercado. Pues bien, la Comisión adoptó las Decisiones mencionadas en el apartado anterior en 2001 y en 2008, teniendo en cuenta un contexto fáctico diferente del que presidió la adopción de la Decisión impugnada, especialmente en cuanto a la evolución de las cuotas de mercado. Este punto de vista se ve confirmado además por los pasajes de los considerandos 78 y 80 de la Decisión 2002/149 citados en el apartado 99 de la presente sentencia y por el apartado 70 de la sentencia de 11 de septiembre de 2012, Corsica Ferries France/Comisión (T-565/08, EU:T:2012:415), sentencia que, sin embargo, invoca la SNCM para sustentar la presente alegación, de los que se desprende que, a la vista del desarrollo especialmente rápido del juego de la competencia en el mercado de que se trata, los análisis sobre la existencia de una necesidad real de servicio público durante un período determinado no pueden aportar ningún elemento probatorio idóneo para cuestionar la apreciación hecha por la Comisión sobre esa misma necesidad en relación con otro período diferente.

287 En segundo lugar, la SNCM no puede reprochar a la Comisión haber aplicado el apartado 48 de la Comunicación SIEG basándose en que cuando se firmó el CDSP, dicha Comunicación aún no había sido adoptada.

288 El apartado 48 de la Comunicación SIEG, incluido en el título 3.2, que lleva el nombre de «Existencia de un [SIEG]», tiene el siguiente tenor:

«[…] la Comisión considera que no sería adecuado vincular obligaciones específicas de servicio público a una actividad que ya efectúan, o pueden efectuar satisfactoriamente y en condiciones, tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado […]».

289 En el considerando 166 de la Decisión impugnada, tras la reproducción del pasaje mencionado en el apartado anterior, la Comisión señala que, «en este contexto, […] considera que los elementos anteriormente mencionados demuestran que la compensación de los costes soportados por la SNCM para la prestación del servicio adicional va también en contra de [su] práctica […] en la materia».

290 No puede acogerse el reproche dirigido por la SNCM a la Comisión. En efecto, como resulta de su apartado 3, el único objetivo de la Comunicación SIEG es aclarar los conceptos clave subyacentes a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las compensaciones por servicio público. De este modo, para valorar si se cumplía o no el primer criterio Altmark en el presente asunto, la Comisión se limitó a aplicar las normas objetivas del Tratado y a tener en cuenta las disposiciones pertinentes del Reglamento sobre cabotaje marítimo, en la interpretación que les dio el Tribunal de Justicia en su sentencia de 20 de febrero de 2001, Analir y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), es decir, unos principios que ya existían, en lo fundamental, cuando se concluyó la DSP.

291 En tercer lugar, hay que considerar que la SNCM no puede ampararse en una duración supuestamente excesiva del procedimiento administrativo que condujo a la adopción de la Decisión impugnada para fundamentar su confianza legítima en la regularidad de la ayuda de que se trata.

292 En efecto, ante todo, ha de subrayarse que, según reiterada jurisprudencia, cuando, como ocurre en el presente caso, una ayuda no ha sido notificada a la Comisión, la inactividad de ésta en relación con dicha medida carece de significación (sentencias de 11 de noviembre de 2004, Demesa y Territorio Histórico de Álava/Comisión, C-183/02 P y C-187/02 P, EU:C:2004:701, apartado 52, y de 27 de septiembre de 2012, Fedecom/Comisión, T-243/09, no publicada, EU:T:2012:497, apartado 93).

Por lo demás, como se desprende de las consideraciones expuestas en los apartados 294 a 296 de la presente sentencia, la Comisión no permaneció en ningún momento inactiva después de recibir la denuncia presentada en el presente asunto por Corsica Ferries.

293 Además, debe recordarse que, el 27 de junio de 2012, la Comisión informó a la República Francesa de su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 2, sobre las posibles ayudas en favor de la SNCM y la CMN contenidas en el CDSP y que dicha decisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 5 de octubre de 2012. Aun cuando se suponga que, previamente a dicha publicación, un operador económico diligente habría podido invocar la confianza legítima en la concesión de la ayuda de que se trata, ya no podía mantener tal confianza a partir de dicha publicación. En efecto, la incoación del procedimiento de investigación formal implica que la Comisión alberga serias dudas en cuanto a la compatibilidad de la ayuda de que se trata con el Derecho de la Unión. Por lo tanto, a partir de ese momento, un operador económico diligente ya no puede confiar en la continuidad de esa ayuda (sentencia de 21 de marzo de 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, apartado 47).

294 Por último, y en cualquier caso, debe señalarse que, si bien la duración del procedimiento administrativo fue relativamente larga, no puede calificarse sin embargo como irrazonable. Aunque es cierto que los principios y el contexto que subyacen en la Decisión impugnada no se distinguen en lo fundamental de los que subyacían en las anteriores decisiones de la Comisión relativas a la conexión marítima de Córcega, no es menos cierto que el presente asunto presentaba cierta complejidad y necesitaba que se acreditaran numerosos elementos fácticos, lo cual resultaba más difícil al no haber existido notificación previa por parte de las autoridades francesas.

295 En este contexto, ha de señalarse que, contrariamente a lo que sostiene la SNCM, la Comisión no esperó más de seis meses antes de tomar ninguna medida tras la presentación, el 27 de septiembre de 2007, de la denuncia de Corsica Ferries. En efecto, la SNCM omite mencionar que dicha denuncia fue objeto de alegaciones complementarias por parte de Corsica Ferries los días 30 de noviembre y 20 de diciembre de 2007, de manera que hay que considerar que la Comisión adoptó la primera medida concreta en este asunto en un plazo de menos de tres meses, a saber, el 13 de marzo de 2008, cuando dirigió una solicitud de información a las autoridades francesas, que fue cumplimentada por estas últimas el 3 de junio de 2008. El 12 de noviembre de 2008, la Comisión dirigió una nueva petición de información a las autoridades francesas, que fue atendida por éstas el 14 de enero de 2009.

296 La alegación de la SNCM según la cual la Comisión permaneció inactiva durante casi tres años, es decir, hasta el 13 de octubre de 2011, fecha en que dirigió una tercera solicitud de información a las autoridades francesas es engañosa. En efecto, los días 20 de mayo y 16 de julio de 2010, y 22 de marzo y 22 de junio de 2011, la Comisión recibió información complementaria de Corsica Ferries en apoyo de su denuncia, que fue objeto de examen y tramitación por parte de la Comisión. Las autoridades francesas respondieron a esta solicitud de información el 7 de diciembre de 2011. El 15 de diciembre de 2011 y el 10 de enero de 2012, Corsica Ferries comunicó informaciones complementarias a la Comisión. El 20 de enero de 2012, las autoridades francesas respondieron a una cuarta petición de información de la Comisión, de 14 de diciembre de 2011.

297 El plazo aproximado de cinco meses que transcurrió hasta el 27 de junio de 2012, fecha en que la Comisión notificó a la República Francesa su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, no puede considerarse excesivo. Lo mismo ocurre con el plazo algo superior a diez meses transcurrido entre esa última fecha y la de la adopción de la Decisión impugnada, el 2 de mayo de 2013. A este respecto, debe recordarse que las autoridades francesas formularon sus observaciones acerca de la decisión de incoación los días 13 de julio y 7 de septiembre de 2012, que Corsica Ferries, la SNCM y la CMN también formularon observaciones sobre dicha decisión, que fueron comunicadas a las autoridades francesas y fueron objeto de comentarios por parte de éstas mediante escritos de 14 de noviembre de 2012, y de 3 de enero, 16 de enero y 12 de febrero de 2013.

298 En cuarto lugar, la SNCM alega también en vano la resolución del Conseil d'État (Consejo de Estado) de 13 de julio de 2012 y, más concretamente, el hecho de que éste supuestamente confirmara en ella la necesidad de un análisis global del servicio básico y del servicio adicional.

299 En efecto, ante todo, ha de subrayarse que, como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 282 de la presente sentencia, sólo las instituciones de la Unión, y no un órgano jurisdiccional de un Estado miembro, pueden originar una expectativa legítima. En este contexto, ha de recordarse que, por otra parte, como ya se ha señalado en el apartado 176, la Comisión no pudo quedar vinculada por la interpretación dada por el Conseil d'État (Consejo de Estado) a las disposiciones del Reglamento sobre cabotaje marítimo.

300 Además, ha de subrayarse que, cuando el Conseil d'État (Consejo de Estado) emitió su resolución, el 13 de julio de 2012, la Comisión ya había decidido incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, contra posibles ayudas en favor de la SNCM y de la CMN contenidas en el CDSP. Por lo tanto, y habida cuenta de lo que se ha expuesto en el apartado 293, procede considerar que, hasta tanto la Comisión no hubiera adoptado su decisión final, debía excluirse toda confianza legítima en la regularidad de la ayuda en cuestión, con independencia de lo que hubiera podido resolver el Conseil d'État (Consejo de Estado).

301 Por último, ha de tenerse en cuenta que, como señala pertinentemente la Comisión, desde finales del año 2006, la cuestión de la DSP de la conexión marítima de Córcega fue objeto de numerosos recursos ante las instancias judiciales francesas, que dieron lugar a varios cambios de orientación por parte de la jurisprudencia, cuyo epílogo fue la sentencia de 6 de abril de 2016 de la cour administrative d'appel de Marseille (Tribunal de Apelación Contencioso-Administrativo de Marsella) por la que se anularon la sentencia del tribunal administratif de Bastia (Tribunal Contencioso-Administrativo de Bastia) de 24 de enero de 2008, así como el acuerdo de la Asamblea de Córcega de 7 de junio de 2007 y la Decisión del presidente del Consejo Ejecutivo de Córcega de ese mismo día (véanse los anteriores apartados 17, 20 y 27).

302 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, debe desestimarse el cuarto motivo por infundado.

Sobre el quinto motivo, basado en la vulneración del principio de igualdad de trato

303 En el marco del quinto motivo, la SNCM sostiene que la Decisión impugnada, al ordenar a la República Francesa la recuperación de las cantidades que le fueron abonadas, en virtud del CDSP, por el servicio adicional, sin contemplar ninguna otra posibilidad de compensación por dicho servicio, instaura una diferencia de trato injustificada entre ella misma y los demás operadores de líneas marítimas entre Córcega y el continente, tanto si se trata de la CMN como de los competidores que operan fuera del marco de la DSP.

304 La Comisión y Corsica Ferries solicitan que se desestime este quinto motivo por infundado.

305 Debe recordarse que la observancia del principio de igualdad de trato exige que las situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente y que las situaciones diferentes no sean tratadas de igual manera, a no ser que dicho trato esté objetivamente justificado (sentencias de 17 de octubre de 1995, Fishermen's Organisations y otros, C-44/94, EU:C:1995:325, apartado 46, y de 30 de marzo de 2006, España/Consejo, C-87/03 y C-100/03, EU:C:2006:207, apartado 48).

306 En el caso de autos, debe observarse que ninguna de las dos situaciones a las que alude la SNCM puede por su naturaleza constituir una vulneración del principio de igualdad de trato.

307 Así, en primer lugar, se equivoca la SNCM al criticar que, en la Decisión impugnada, la Comisión calificara de ayudas estatales incompatibles con el mercado interior las compensaciones que recibió en concepto de prestación del servicio adicional en la línea Marsella-Propriano [véase el punto I, letra d), apartado 1.4, del pliego de cláusulas del CDSP], pese a no haber calificado de igual modo las compensaciones que, según ella, fueron abonadas a la CMN por las «capacidades adicionales que esta última [puso] en funcionamiento en esa misma línea entre mayo y septiembre».

308 En efecto, las «capacidades adicionales» mencionadas por la SNCM están contempladas en el punto I, letra d), apartado 1.3, letra i), del pliego de cláusulas del CDSP y forman parte, por lo tanto, del servicio básico, y no del servicio adicional, como sostiene la SNCM. Así lo confirma, en particular uno de los cuadros que figuran bajo la letra B «Presentación de los años tipo» del anexo 2 del CDSP, del que se desprende que, en la práctica, el refuerzo del servicio básico previsto en dicha disposición del pliego de cláusulas se llevaba a cabo añadiendo una rotación semanal de los buques de carga mixtos de la CMN, el *Kalliste* o el *Girolata*, a las rotaciones de su carguero mixto, el *Scandola*. Pues bien, como ya se ha expuesto en los apartados 160 y 161 de la presente sentencia, el servicio básico se llevaba a cabo utilizando los buques de carga mixtos, mientras que el servicio adicional se realizaba utilizando ferris.

309 Dado que sólo la SNCM prestaba el servicio adicional y que la Comisión consideró que únicamente las compensaciones abonadas por dicho servicio eran ayudas estatales incompatibles con el mercado interior, la Comisión no vulneró el principio de igualdad de trato al ordenar solamente la restitución de dichas compensaciones y no la de las abonadas a la CMN por prestaciones incluidas en el servicio básico.

310 En segundo lugar, la SNCM invoca equivocadamente una supuesta diferencia de trato entre ella y los operadores que ofrecen servicios de transporte marítimo en las conexiones Tolón-Córcega y Niza-Córcega. En efecto, la SNCM no se encontraba en una situación comparable a la de estos operadores, puesto que ella era la única que prestaba el servicio adicional en el marco del CDSP y recibía una compensación por ese concepto, mientras que dichos operadores estaban cubiertos por el régimen de ayudas de carácter social mencionado en el apartado 14 de la presente sentencia. Debe añadirse que, a diferencia de la citada compensación, ese régimen de ayudas fue declarado compatible con el mercado interior por la Comisión (véase el anterior apartado 14).

311 En este contexto, la SNCM se equivoca asimismo al afirmar que de la Decisión impugnada resulta que se ha visto obligada a ofrecer determinadas capacidades de transporte en el enlace Marsella-Córcega sin poder reclamar ninguna compensación, ni a título del CDSP ni en virtud del régimen de ayudas de carácter social, mientras que las compañías marítimas que operan desde Tolón o Niza podían beneficiarse de una compensación en virtud de este último régimen. En efecto, esa situación no es achacable a la Comisión, sino a las autoridades francesas, que, a partir del 1 de enero de 2002, organizaron el servicio público de transporte marítimo entre Córcega y Francia continental según dos variantes de gestión paralela, a saber, por una parte, un convenio de DSP para las líneas con salida desde Marsella, que daban lugar a una compensación económica para los concesionarios, y, por otra parte, un sistema de ayuda social para los pasajeros usuarios de las líneas con salida desde Niza y de Tolón.

312 De ello se sigue que procede desestimar por infundado el quinto motivo.

313 Por lo tanto, procede desestimar por infundado el recurso en su totalidad.

Costas

314 A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Al haber sido desestimados los motivos formulados por la SNCM, procede condenarla a cargar con sus propias costas y, además, con las de la Comisión y Corsica Ferries, conforme a lo solicitado por éstas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta)

decide:

1) Desestimar el recurso.

2) La Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) cargará con sus propias costas y, además, con las de la Comisión Europea y Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 1 de marzo de 2017.

Firmas

Índice

Antecedentes del litigio 2

Principales intervinientes 2

Servicio de transporte marítimo entre Francia continental y Córcega y Convenios de Delegación de Servicio Público 3

Procedimiento ante la Comisión y Decisión impugnada 6

Procedimiento y pretensiones de las partes 11

Fundamentos de Derecho 12

Observaciones preliminares 12

Sobre el primer motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el servicio adicional no constituía un SIEG 14

Sobre la primera parte del motivo, basada en que la Comisión incurrió en un error de Derecho al ejercer un control detallado de la necesidad del servicio en atención a una necesidad real de servicio público 14

– Sobre el primer submotivo, basado en que la Comisión ignoró su práctica decisoria anterior y la jurisprudencia 14

– Sobre los submotivos segundo y cuarto, basados en que la Comisión no valoró debidamente el amplio margen de apreciación de los Estados miembros ni el alcance de la sentencia de 20 de febrero de 2001, ANALIR y otros (C-205/99, EU:C:2001:107), y el Reglamento sobre cabotaje marítimo 16

– Sobre el tercer submotivo, basado en que la Comisión ignoró las normas en materia de carga de la prueba 21

Sobre la segunda parte del motivo, basada en que la Comisión cometió un error de Derecho, un error de hecho y un error manifiesto de apreciación al equiparar las capacidades adicionales que habían de aportarse durante los períodos de máxima afluencia con un servicio adicional y al evaluar dicho servicio separadamente del servicio básico con arreglo al primer criterio Altmark 23

– Sobre el primer submotivo, basado en que el CDSP no establece una distinción entre el servicio básico y el servicio adicional 23

– Sobre el segundo submotivo, basado en que la Comisión equiparó erróneamente el servicio básico a las prestaciones que ofrecen los buques de carga y el servicio adicional a las que ofrecen los ferris 26

– Sobre el tercer submotivo, invocado con carácter subsidiario, basado en que el servicio adicional está justificado por la necesidad real de servicio público a la que responde el servicio básico 27

Sobre la tercera parte del motivo, invocada con carácter subsidiario, basada en que el servicio adicional, considerado aisladamente, cumple el primer criterio Altmark 30

– Sobre el primer submotivo, basado en que la Comisión se equivocó al considerar que los servicios de transporte de pasajeros con salida desde Marsella podían intercambiarse con los servicios con salida desde Tolón 30

– Sobre el segundo submotivo, basado en la incorrección de la apreciación de la Comisión en cuanto a la falta de iniciativa privada 33

– Sobre el tercer submotivo, basado en que la Comisión se equivocó al no analizar la repercusión que habría tenido la supresión del servicio adicional en la oferta efectivamente comprobada 35

– Sobre el cuarto submotivo, basado en que no puede considerarse que los competidores de la SNCM que operan con salida desde Tolón ejerzan sus actividades en condiciones normales de mercado 36

Sobre la cuarta parte del motivo, invocada con carácter subsidiario de segundo grado, basada en que la Comisión no demostró que las prestaciones realizadas en concepto de servicio adicional no constituían una transacción comercial normal 36

Sobre el segundo motivo, basado en que la Comisión consideró erróneamente que el CDSP no cumplía el cuarto criterio Altmark 37

Sobre el tercer motivo, invocado con carácter subsidiario, basado en que la Comisión erró al calcular el importe de la ayuda que debía recuperarse 42

Sobre la primera parte del motivo, basada en que la Comisión se equivocó al no tener en cuenta, para determinar el importe de la ayuda que debía recuperarse, los costes asumidos para la prestación del servicio adicional 43

Sobre la segunda parte del motivo, basada en que la Comisión no tuvo en cuenta, erróneamente, la subcompensación de que fue objeto el servicio básico a la hora de determinar el importe de la ayuda que había de recuperarse 44

Sobre la tercera parte del motivo, basada en que la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación al determinar la parte de la compensación anual imputable al servicio adicional 44

Sobre el cuarto motivo, basado en la vulneración del principio de protección de la confianza legítima .. 45

Sobre el quinto motivo, basado en la vulneración del principio de igualdad de trato 48

Costas 50